



**Regierung
der
Oberpfalz**

Planfeststellungsbeschluss

für die Bundesstraße 299

„Neumarkt i.d.OPf. – Neustadt a.d.Donau“

**Dreistreifiger Ausbau zwischen Neumarkt i.d.OPf./Süd
und Sengenthal/Nord, Bauabschnitt 1**

Bau-km 0 + 000 (= B299_1310_0,153) bis

Bau-km 1 + 341 (= B299_1310_1,494)

**Regensburg,
9. Oktober 2018
Regierung der Oberpfalz**



32-4354.2.-1-4-137

**Bundesstraße 299 „Neumarkt i.d.OPf. – Neustadt a.d.Donau“
Dreistreifiger Ausbau zwischen Neumarkt i.d.OPf./Süd und Sengenthal/Nord, Bauab-
schnitt 1
Bau-km 0+000 (= Stat. B299_1310_0,153) bis Bau-km 1+341 (= Stat. B299_1310_1,494)**

Planfeststellungsbeschluss

vom

9. Oktober 2018

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Lageplanskizze (Nachrichtlich).....	6
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen	7
Verzeichnis der Tabellen	9
A) Entscheidung	10
I. Feststellung des Planes	10
II. Festgestellte Planunterlagen.....	11
III. Nebenbestimmungen (ohne Wasserrecht)	14
1. Allgemeine Auflagen	14
1.1 Unterrichtungspflichten	14
1.2 Erörterungstermin	15
2. Bauausführung und Betrieb.....	15
2.1 Auflagen zur Bauausführung.....	15
2.2 Ver- und Entsorgungsleitungen.....	15
3. Belange des Denkmalschutzes	17
4. Auflagen zum Grunderwerb und Schutz benachbarter Grundstücke, landwirt- schaftliche Belange.....	18

	Seite
5.	Belange des Natur-, Landschafts- und Artenschutzes..... 21
6.	Verkehrslärmschutz 24
7.	Vereinbarungen und gesonderte Regelungen..... 24
IV.	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Auflagen 25
1.	Gegenstand/Zweck 25
2.	Plan 25
3.	Wasserwirtschaftliche Bedingungen und Auflagen..... 25
3.1	Allgemein 26
3.2	Behandlung Niederschlagswasser (Entwässerung) 26
4.	Altlasten 27
5.	Unterhaltung 27
V.	Widmung und Einziehung von Straßen und Nebenanlagen 28
VI.	Entscheidungen über Einwendungen..... 29
VII.	Kosten des Planfeststellungsverfahrens..... 29
B)	Begründung: 30
I.	Sachverhalt..... 30
1.	Beschreibung des Vorhabens 30
2.	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens 30
2.1	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens..... 30
2.2	Beteiligte Behörden..... 31
2.3	Auslegung der Pläne vom 16. Oktober 2017 31
II.	Rechtliche Würdigung 32
1.	Verfahrensrechtliche Bewertung 32
1.1	Notwendigkeit der Planfeststellung 32
1.2	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit 33
1.3	Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 BNatSchG (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und Vogelschutzrichtlinie 34
2.	Umweltverträglichkeitsprüfung 35
2.1	Vorbemerkungen 35
2.2	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG) 35
2.2.1	Beschreibung des Vorhabens 35
2.2.2	Beschreibung der Umwelt und der Umweltauswirkungen im Einwirkungsbereich des Vorhabens 36
2.3	Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 43 UVPG)..... 60

	Seite
2.3.1	Schutzgut Mensch 61
2.3.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen 66
2.3.3	Schutzgut Boden..... 68
2.3.4	Schutzgut Wasser 71
2.3.5	Schutzgut Luft und Klima 74
2.3.6	Schutzgut Landschaft..... 75
2.3.7	Schutzgut Kulturgüter..... 76
2.4	Gesamtbewertung..... 76
3.	Materiell-rechtliche Würdigung..... 77
3.1	Planrechtfertigung und Planungsziele 77
3.2	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung..... 81
3.2.1	Landes- und Regionalplanung 81
3.2.2	Planungsvarianten und gewählte Lösungen..... 82
3.2.3	Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)..... 88
3.2.4	Immissionsschutz, Bodenschutz 90
3.2.4.1	Verkehrslärmschutz 90
3.2.4.2	Schadstoffbelastung 98
3.2.4.3	Abwägung der Immissionsschutzbelange 100
3.2.4.4	Bodenschutz 100
3.2.5	Naturschutz und Landschaftspflege 106
3.2.5.1	Verbote 106
3.2.5.2	Naturschutz als öffentlicher Belang 117
3.2.5.3	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung) 118
3.2.6	Gewässerschutz, wasserrechtliche Erlaubnisse..... 125
3.2.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang 127
3.2.8	Wald 129
3.2.9	Sonstige öffentliche Belange..... 130
3.3	Würdigung der Stellungnahmen der Behörden..... 132
	- Stadt Neumarkt i.d.OPf..... 132
	- Gemeinde Sengenthal..... 132
	- Stadt Berching..... 132
	- Gemeinde Deining..... 132
	- Bezirk Oberpfalz..... 132

	Seite
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberpfalz	132
- Regionaler Planungsverband Regensburg	132
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Regensburg.....	132
- Wasserwirtschaftsamt Regensburg	132
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege.....	132
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr.....	132
3.3.1 Landratsamt Neumarkt i.d.OPf.....	133
3.3.2 Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg	136
3.3.3 Bayerischer Bauernverband.....	139
3.4 Private Belange und Würdigung der Einwendungen beziehungsweise Forderungen Privater	148
- Deutsche Telekom Technik GmbH	149
- Stadtwerke Neumarkt i.d.OPf.	149
- Main-Donau-Netzgesellschaft.....	149
- Landesbund für Vogelschutz	149
3.4.1 Einwendungsführer GE 010	149
3.4.2 Einwendungsführer GE100	150
3.4.3 Einwendungsführer GE 101	150
3.4.4 Bund Naturschutz in Bayern e.V.	152
4 Zusammenfassende Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange (Gesamtergebnis).....	157
5. Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	159
6. Kostenentscheidung	159
Rechtsbehelfsbelehrung	159
Hinweis zur Auslegung.....	160

Vorhabenträger:

Freistaat Bayern

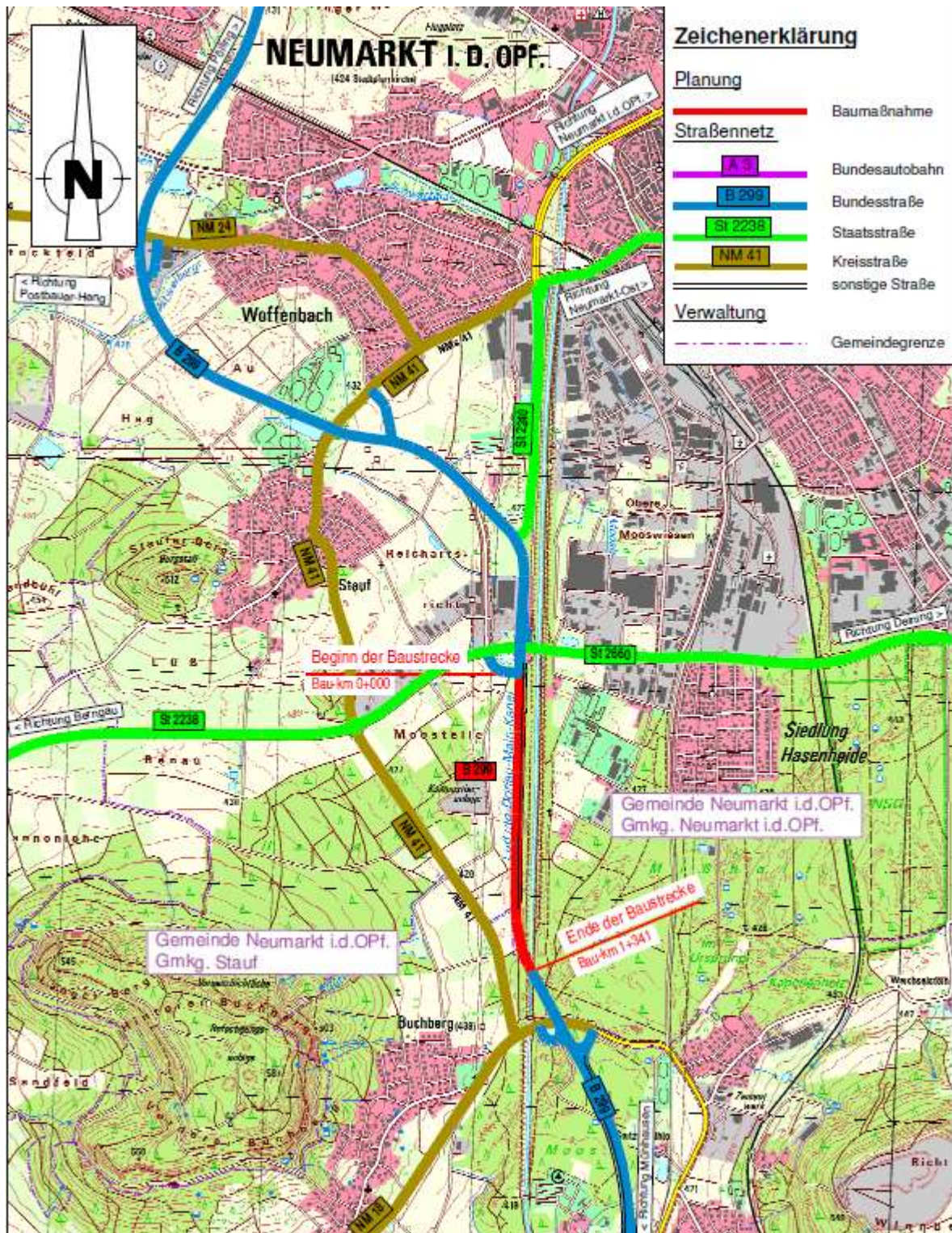
vertreten durch:

Staatliches Bauamt Regensburg

Bajuwarenstraße 2d

93053 Regensburg

Lageplanskizze (Nachrichtlich)



Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	(Bayerisches) Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl.	Allgemeines Ministerialamtsblatt
AöR	Archiv des öffentlichen Rechts
Aust	„Die Enteignungsentschädigung“
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BArtSchV	Bundesartenschutzverordnung
BauGB	Baugesetzbuch
EGBGB	Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung
BayHO	Bayerische Haushaltsordnung
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMUGV	Bayerisches Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, nunmehr: Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl.	Bayerische Verwaltungsblätter, Zeitschrift
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Beckenbauer 2007	Beckenbauer, Lärminderung und Lärmschutz an Straßen. Stand der Technik und Perspektiven. In: VSVI Bayern, Jahreszeitschrift 2007, S. 4 - 12
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
22. BImSchV	22. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
23. BImSchV	23. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BAnz.	Bundesanzeiger
BV	Verfassung des Freistaates Bayern
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerfGE	Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichtes
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BwVz	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
BayDSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler (Bayerisches Denkmalschutzgesetz)
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
EÜV	Verordnung zur Eigenüberwachung von Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen - Eigenüberwachungsverordnung
FDB	Fledermausdatenbank
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FFH-VorP	FFH-Vorprüfung (FFH-Verträglichkeitsabschätzung)
FiG	Fischereigesetz
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
FStrAbG	Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz)
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
HBS	Handbuch für die Bemessung von Verkehrsanlagen (Ausgabe 2001)
IGW	Immissionsgrenzwert
JagdH	Hinweise zur Ermittlung von Entschädigungen für die Beeinträchtigungen von gemeinschaftlichen Jagdbezirken i. d. F. vom 07.06.2003, Bundesanzeiger Nr. 146a
KG	Bayerisches Kostengesetz
LRT	Lebensraumtyp
MABl.	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NuR	Natur und Recht, Zeitschrift
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht

OVG	Oberverwaltungsgericht
ÖFW	öffentlicher Feld- und Waldweg
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
RAS-Ew	Richtlinien für die Anlage von Straßen; Teil Entwässerung
RAS-L	Richtlinien für die Anlage von Straße, Teil: Linienführung
RAS-N	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes
RAS-Q	Richtlinien für die Anlage von Straße, Teil: Querschnitte
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten
RLW	Richtlinien für den ländlichen Wegebau
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
RStO	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen
RVz.	Regelungsverzeichnis
SDB	Standard-Datenbogen
St	Staatsstraße
StMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern und für Integration
StMWBV	Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Umwelt- und Planungsrecht, Zeitschrift
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung d. Gesetzes ü. d. Umweltverträglichkeitsprüfung
VerfGH	Bayerischer Verfassungsgerichtshof
VS-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VkBl.	Verkehrsblatt
VLärmSchR 97	Verkehrslärmschutzrichtlinie vom 02.06.1997, ARS 26/1997
VoGEV	Verordnung über die Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten sowie deren Gebietsabgrenzungen und Erhaltungszielen (Vogelschutzverordnung)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WSchuZR	Richtlinien für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen
Zeitler	„Bayerisches Straßen- und Wegegesetz“, Kommentar
ZTV Asphalt StB 07	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Fahrbahndecken aus Asphalt, Ausgabe 2007, Fassung 2013
ZTVE-StB	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Erdarbeiten im Straßenbau

Verzeichnis der Tabellen

	Seite	
Tabelle 1	Behandlung des anfallenden Niederschlagswassers für den Bereich der Bundesstraße 299	25
Tabelle 2	Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zur DIN 18 005	62
Tabelle 3	Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV	62
Tabelle 4	Zumutbarkeitsschwelle für eine schwere und unerträgliche Beeinträchtigung des Wohneigentums	63
Tabelle 5	DTV-Werte der Bundesstraße 299 im Bereich nördlich der Anschlussstelle Neumarkt i.d.OPf./Süd und südlich der Anschlussstelle Sengenthal/Nord	78
Tabelle 6	Vorgaben für die Lärmberechnung	94



**Bundesstraße 299 „Neumarkt i.d.OPf. – Neustadt a.d.Donau“
Dreistreifiger Ausbau zwischen Neumarkt i.d.OPf./Süd und Sengenthal/Nord, Bauabschnitt 1
Bau-km 0+000 (= Stat. B299_1310_0,153) bis Bau-km 1+494 (= Stat. B299_1310_1,494)**

A)

Entscheidung

I. Feststellung des Planes

Aufgrund von §§ 17b Abs. 1 Nr. 2, 22 Abs. 4 FStrG, Art. 36 Abs. 6 BayStrWG in Verbindung mit Art. 39 Abs. 2 BayStrWG und Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG erlässt die Regierung der Oberpfalz folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

Der Plan für das Bauvorhaben Bundesstraße 299, „Neumarkt i.d.OPf. – Neustadt a.d.Donau“, dreistreifiger Ausbau zwischen Neumarkt i.d.OPf./Süd und Sengenthal/Nord, Bauabschnitt 1 wird mit den sich aus Teil A, Ziffern II. bis VII. dieses Beschlusses sowie den in den Planunterlagen durch Roteintrag enthaltenen Ergänzungen und Änderungen nach

§§ 17 FStrG, Art. 36 Abs. 6 BayStrWG i.V.m. Art. 72 bis 78 BayVwVfG

festgestellt.

II. Festgestellte Planunterlagen

Der festzustellende Plan umfasst folgende Unterlagen:

1. Erläuterungsbericht vom 16. Oktober 2017 mit Roteintragungen
- Unterlage 1
2. Übersichtslageplan M 1:2.500 vom 16. Oktober 2017
- Unterlage 3
3. Lagepläne M 1:1.000 vom 16. Oktober 2017 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens in Blatt Nr. 2
- Unterlage 5, Blatt Nr. 1 und 2
4. Höhenpläne M 1:1.000/100 vom 16. Oktober 2017
- Unterlage 6, Blatt Nr. 1 und 2
5. Lageplan Entwässerungsmaßnahmen M 1:2.000 vom 16. Oktober 2017 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens
- Unterlage 8
6. Landschaftspflegerische Maßnahmen, Maßnahmenübersichtsplan M 1:25.000 vom 16. Oktober 2017
- Unterlage 9.1
Maßnahmenplan M 1:2.500 vom 16. Oktober 2017
- Unterlage 9.2
Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmenblätter vom 16. Oktober 2017 mit Roteintragungen
- Unterlage 9.3
Landschaftspflegerischer Begleitplan, Vergleichende Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation vom 16. Oktober 2017 mit Roteintragungen
- Unterlage 9.4
7. Grunderwerbsplan M 1:1.000 vom 16. Oktober 2017 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens in Blatt Nr. 2 und Roteintragungen in Blatt Nr. 4
- Unterlage 10.1, Blatt Nrn. 1 bis 4
Grunderwerbsverzeichnis vom 16. Oktober 2017 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens
- Unterlage 10.2
8. Regelungsverzeichnis vom 16. Oktober 2017 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens
- Unterlage 11

9. Regelquerschnitt M 1:50 vom 16. Oktober 2017
 - Unterlage 14
 10. Immissionstechnische Untersuchungen
 - Lageplan mit Isophonen Tag und Nacht M 1:2.500 vom 16. Oktober 2017 mit Bezeichnung der untersuchten Gebäude
 - Unterlage 17.1, Blatt Nrn. 1 und 2
 - Zusammenstellung der Beurteilungspegel (Tabelle 1) vom 16. Oktober 2017
 - Unterlage 17.1, Blatt Nr. 3
 - Berechnungsergebnisse zur lufthygienischen Untersuchung vom 16. Oktober 2017
 - Unterlage 17.2
 11. Wassertechnische Untersuchungen vom 16. Oktober 2017 mit Änderungen aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens
 - Unterlage 18
 12. Umweltfachliche Untersuchungen
 - Landschaftspflegerischer Begleitplan, Textteil vom 16. Oktober 2017 mit Roteintragungen
 - Unterlage 19.1.1
 - Landschaftspflegerischer Begleitplan, Bestand- und Konflikte M 1:1000 vom 16. Oktober 2017
 - Unterlage 19.1.2
 - Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung vom 16. Oktober 2017 mit Roteintragungen
 - Unterlage 19.1.3
 - Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Bericht) vom 16. Oktober 2017 mit Roteintragungen
 - Unterlage 19.2
 13. Verkehrsprognose vom 12. Mai 2016 mit Ergänzungen vom 3. September 2018
 - Unterlage 22
- Den Unterlagen wird nachrichtlich beigefügt
- die Niederschrift über die Erörterungsverhandlung am 6. März 2018 im Sitzungssaal der Stadt Neumarkt i.d.OPf.
 - Übersichtskarte M 1:25.000 vom 16. Oktober 2017 – nachrichtlich Unterlage 2

- Übersichtshöhenplan M 1:2.500/250 vom 16. Oktober 2017 – nachrichtlich
Unterlage 4

III. Nebenbestimmungen (ohne Wasserrecht)

1. Allgemeine Auflagen

1.1 Unterrichtungspflichten

Vor Beginn der Bauarbeiten sind rechtzeitig zu verständigen:

- die Stadt Neumarkt i.d.OPf.
Rathausplatz 1
92318 Neumarkt i.d.OPf.
- die Verwaltungsgemeinschaft Neumarkt i.d.OPf.
Gemeinde Sengenthal
Bahnhofstraße 12
92318 Neumarkt i.d.OPf.
- die Stadt Berching
Pettenkoferplatz 12
92334 Berching
- die Gemeinde Deining
Schlossstraße 6
92364 Deining
- das Landratsamt Neumarkt i.d.OPf.
Nürnberger Straße 1
92318 Nürnberg
- das Wasserwirtschaftsamt Regensburg
Landshuter Straße 59
93053 Regensburg
- das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege
Abteilung Praktische Bodendenkmalpflege
Referat B VI Lineare Projekte
Hofgraben 4
80539 München
- die GasLINE GmbH
Paesmühlenweg 10
47638 Straelen
- die N-ERGIE Service GmbH
spätestens 3 bis 5 Arbeitstage vor Baubeginn über die Internetseite
www.main-donau-netz.de
im Online-Service „Zentrale Planauskunft“, Antragstyp Aufgrabung
- die Deutsche Telekom Technik GmbH
Bajuwarenstraße 4
93053 Regensburg

mindestens 6 Monate vor Baubeginn

1.2 Erörterungstermin

Der Vorhabenträger hat alle Zusagen einzuhalten, die er während des Planfeststellungsverfahrens gegenüber der Planfeststellungsbehörde oder Beteiligten schriftlich oder zu Protokoll abgegeben hat.

2. Bauausführung und Betrieb

2.1 Auflagen zur Bauausführung

2.1.1 Die Maßnahme ist nach den Plänen vom 16. Oktober 2017 und der sich aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens ergebenden Änderung sowie unter Beachtung der Roteintragungen auszuführen. Mit der aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens vorgenommenen Änderung wird ein dauerhafter Eingriff in das Grundstück Fl.-Nr. 1163, Gemarkung Stauf vermieden. Hierzu wurde die im Bereich dieses Grundstücks vorhandene Mulde auf kurzer Länge durch eine Verrohrung und Geländeangleichung ersetzt.

2.1.2 Die baubedingten Immissionen (Lärm, Staub, Erschütterungen) entlang der Ausbaustrecke der Bundesstraße 299 sind soweit wie möglich auf die Zeit von 7.00 Uhr bis 20.00 Uhr und in dieser Zeit auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Es ist sicherzustellen, dass jede Baustelle so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. In ihrem Anwendungsbereich sind die Regelungen der „Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV“ vom 29. August 2002 (BGBl. S. 3478) sowie die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ vom 19. August 1970 (Beilage zum BAnz. 1970 Nr. 160) i. V. m. § 66 Abs. 2 BImSchG einzuhalten. Massenguttransporte sind außerhalb von schutzwürdigen Wohngebieten und soweit wie möglich über das Hauptstraßennetz auszuführen.

Um die Staubbelastung auf die angrenzenden bebauten und unbebauten Grundstücke durch Baustellenfahrzeuge während der Bauarbeiten zu minimieren, sind geeignete Maßnahmen (zum Beispiel ausreichende Befeuchtung unbefestigter Wege und Baustraßen) zu ergreifen.

2.2 Ver- und Entsorgungsleitungen

2.2.1 Allgemein

Sofern Ver- und Entsorgungsleitungen von der Maßnahme berührt werden, sind sie in erforderlichem Umfang im Benehmen mit den Versorgungsunternehmen beziehungsweise Eigentümern zu sichern und funktionsfähig anzupassen. Leitungsänderungen regeln sich nach privatem Recht.

Die Kostentragung für die Änderung von Versorgungsleitungen ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Sie ist im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11, lfd. Nrn. 400 ff.) nur nachrichtlich aufgenommen.

Die mit der Bauausführung beauftragten Firmen sind auf die Erkundungspflicht nach vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen sowie auf die einschlägigen Sicherheitsvorschriften, technischen Regelwerke und Vorgaben gemäß Kabelschutzanweisung zur Vermeidung von Kabelschäden bei der Näherung zu Kabelanlagen hinzuweisen. Um Versorgungsstrassen vor Verwurzelungen durch geplante Bepflanzungen zu schützen, sind geeignete Schutzvorkehrungen zu treffen. Auf das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsleitungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, in dem Gestaltungsmöglichkeiten entlang von Leitungstrassen aufgezeigt sind, wird verwiesen.

2.2.2 Gashochdruckleitung der Main-Donau-Netzgesellschaft

- 2.2.2.1 Vor Beginn jeglicher Bautätigkeiten (Aufgrabungen, Materiallagerungen, Einsatz von Baumaschinen) im Bereich der Versorgungsanlagen der Main-Donau-Netzgesellschaft ist eine Einweisung der mit der Durchführung des Projektes betrauten Personen erforderlich. Auf die Auflage in vorstehender Ziffer 1.1 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.
- 2.2.2.2 Notwendige Arbeiten im Bereich der vorhandenen Gashochdruckleitung sind grundsätzlich in Handschachtung und im Beisein oder nach Vorgaben des Fachpersonals der Main-Donau-Netzgesellschaft auszuführen. Der Einsatz maschineller Grabgeräte (einschließlich Minibagger) ist nur bis zu einem Minimalabstand von 3,00 Meter, gemessen von der Rohr- beziehungsweise Trassenachse zulässig. Eine Unterschreitung der vorgegebenen Mindestabstände erfordert besondere Schutz- und Sicherungsmaßnahmen, die in Absprache mit dem Aufsichtspersonal festzulegen sind. Der genaue Ausführungstermin ist rechtzeitig mit der N-ERGIE Service GmbH abzustimmen.
- 2.2.2.3 Der Bestand, Betrieb, Unterhalt und die Entstörung der Versorgungsanlagen sowie der Zugang zu den Leitungstrassen muss im Bedarfsfall ungehindert und ohne besondere Genehmigung möglich sein.
- 2.2.2.4 Vor Beginn der Maßnahme sind genaue Lage und Deckung der Versorgungsanlagen durch Suchschlitze in Handschachtung – nach Angaben und Einweisung durch Fachpersonal der Main-Donau-Netzgesellschaft – festzustellen.
- 2.2.2.5 Bei Auskoffierung sind die Versorgungsanlagen so abzusichern, dass eine Lageveränderung und Leitungsbeschädigung während der Baumaßnahme sowie bei und nach der Verfüllung ausgeschlossen ist.

Im Nahbereich der Versorgungsleitungen dürfen nur Verdichtungsgeräte mit einer maximalen Zentrifugal-Schlagkraft von 20 kN eingesetzt werden.

3. Belange des Denkmalschutzes

3.1 Bei km 0+000 reicht die Zone der temporären Inanspruchnahme sehr nah an einen Teil des Baudenkmals Ludwig-Donau-Main-Kanal, einen unterirdischen Seitenkanal, heran. In diesem Bereich ist während der Bauphase darauf zu achten, eine Beschädigung des Denkmals zu verhindern.

3.2 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der -ausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

3.3 Der Vorhabenträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern und bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf ein. Aufgefundene Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde beim Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

3.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabenträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

3.5 Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrages der Aufwendung) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Für den Fall, dass eine Einigung nicht zu Stande kommt, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor.

3.6 Es sind alle mit der Durchführung des Projektes betrauten Personen darauf hinzuweisen, dass bei den Erdarbeiten eventuell auftretende Funde von Bodentaltertümern

unverzüglich dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege oder der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde beim Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. zu melden sind (vergleiche Art. 8 Abs. 1 BayDSchG).

4. Auflagen zum Grunderwerb und Schutz benachbarter Grundstücke, landwirtschaftliche Belange

4.1 Der Straßenbaulastträger hat die durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffe in das Grundeigentum angemessen zu entschädigen; dies gilt insbesondere für

- die dauernde Inanspruchnahme von Grundstücksflächen,
- die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen und die baubedingten Auswirkungen auf diese,
- Betriebserschwernisse und Ertragsausfälle während und nach Abschluss der Baumaßnahme,
- Aufhebungen von Pachtverhältnissen für deren Restlaufzeit,
- Anschneidungs- und Durchschneidungsentzündungen.

Die Höhe der Entschädigungsforderungen ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Über diese wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens erforderlichenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren entschieden.

4.2 Die vorübergehende Beanspruchung landwirtschaftlich genutzter Flächen ist den betroffenen Bewirtschaftern dieser Flächen rechtzeitig mitzuteilen, so dass die Bewirtschafter dies bei der Beantragung von flächenbezogenen, landwirtschaftlichen Ausgleichszahlungsprogrammen berücksichtigen können.

4.3 Die vorübergehende Beanspruchung von Grundstücksflächen ist auf den unbedingt notwendigen Umfang zu beschränken und dieser Bereich so abzugrenzen, dass es zu keiner darüber hinausgehenden Beanspruchung kommt. Innerhalb der festgesetzten Bereiche ist durch eine entsprechende Planung und Organisation des Bauablaufs ein Befahren von Oberböden auf das unumgängliche Maß zu beschränken, um Verdichtungen zu vermeiden. Im Idealfall sollten bereits befestigte beziehungsweise vorbelastete Flächen sowie Flächen, die nach dem Bauabschluss als Weg oder sonstige bauliche Anlage vorgesehen sind, eingeplant werden. Je nach Bodenform ist zu prüfen, ob die Baustraßen, Montage- und Lagerflächen auf dem gewachsenen Oberboden eingerichtet werden können.

4.4 Werden im Rahmen der vorübergehenden Beanspruchung von Grundstücksflächen für Baustelleneinrichtungen zeitweise landwirtschaftliche Nutzflächen beansprucht, so ist vor der Inanspruchnahme dieser Flächen der Oberboden abzutragen. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass der Oberboden nur bei geeigneter, trockener Witterung abgeschoben und zwischengelagert wird. Der Ausbau und die Lagerung von Oberböden müssen getrennt nach Ober- und Unterboden sowie bei genügend abgetrockne-

tem Zustand erfolgen. Zum Schutz des Mutterbodens und für alle anderen Erdarbeiten sind die DIN 18915, Kapitel 7.4 und die DIN 19731 zu beachten.

Die Bodenmieten sind vor Verdichtung, Vernässung und Luftmangel zu schützen. Die Bodenmieten sind so zu profilieren und zu glätten, dass Oberflächenwasser abfließen kann. Um die Verdichtung durch Auflast zu begrenzen, darf die Mietenhöhe bei Oberbodenmaterial höchstens 2,00 Meter betragen, bei Unterbodenmieten höchstens 4,00 Meter. Die Bodenmieten sind bei einer Lagerungsdauer von mehr als 2 Monaten zu begrünen (zum Beispiel mit Luzerne). In Hanglagen ist auf eine durchgängige Begrünung des Bodens zu achten. Die Wiederaufbringung sollte bei trockener Witterung mit möglichst wenigen Arbeitsgängen erfolgen.

- 4.5 Vorübergehend beanspruchte Flächen sind nach Abschluss der Baumaßnahme unverzüglich und ordnungsgemäß in Absprache mit den Betroffenen zu rekultivieren.

Bodenverdichtungen sind nach Möglichkeit zu vermeiden (zum Beispiel durch den Einbau von Vliesschichten zur Druckverteilung). Die gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4 vorgesehenen Sicherheitsvorschriften zur Minimierung von Bodenverdichtungen und Verhinderung von Grundwasserbelastung sind hierbei einzuhalten. Entstandene Bodenverdichtungen sind nach Durchführung der Baumaßnahme zu beseitigen und die vorübergehend beanspruchten Flächen zu rekultivieren. Dabei ist zu beachten, dass eingebrachtes Fremdmaterial bis in eine Tiefe von mindestens 80 Zentimeter entfernt werden muss. Die zu rekultivierende Fläche ist vor dem Aufbringen des vorher abgeschobenen Bodens mit einem Tieflockerungsgerät nach DIN 1185, Scharbreite mindestens 20 Zentimeter, auf mindestens 70 Zentimeter zu lockern und es ist ein Bodenschluss herzustellen. Danach sind der zwischengelagerte Oberboden aufzutragen und ein Bodenschluss zum Untergrund herzustellen.

- 4.6 Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Bewirtschaftung außerhalb des Baufeldes gelegener landwirtschaftlicher Flächen nicht beeinträchtigt wird.

Es ist außerdem sicherzustellen, dass durch die Baumaßnahme keine Schäden auf den nicht in Anspruch genommenen Grundstücksflächen sowie an den auf diesen Flächen vorhandenen Anpflanzungen entstehen. Entsprechende Vorrichtungen zum Schutz von Einzelbäumen durch einen Bauzaun oder ähnlich geeignete Maßnahmen (nach DIN 18920 oder RAS-LP 4) sind vorzusehen.

- 4.7 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des Gesetzes zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuchs (AGBGB) einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

4.8 Bei Verunreinigung des Bodens von vorübergehend in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Nutzflächen durch beispielsweise Fette oder Öle ist der verunreinigte Boden nach Maßgabe des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg sowie des Landratsamts Neumarkt i.d.OPf. auszutauschen.

4.9 Bei der Verwertung von Abfällen (wie Bauschutt, Bodenaushub, Oberboden, Straßenaufbruch oder Ausbausphal) im Rahmen der Baumaßnahme sind grundsätzlich zu beachten:

- LAGA „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen Technische Regeln“
- Leitfaden „Anforderungen an die Verfüllung von Gruben und Brüchen sowie Tagebauen“ des BayStMUGV, eingeführt mit Schreiben vom 20. Dezember 2005, Az. 58-U4543-2004/17-18
- LfU-Merkblatt 3.4/1 „Wasserwirtschaftliche Beurteilung der Lagerung, Aufbereitung und Verwertung von bituminösem Straßenaufbruch“
- Leitfaden „Anforderungen an die Verwertung von Recyclingbaustoffen in technischen Bauwerken“ des BayStMUGV, eingeführt mit Schreiben vom 9. Dezember 2015, Az. 84-U8754.2-2003/7-50
- „Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Technische Lieferbedingungen für die einzuhaltenden wasserwirtschaftlichen Gütemerkmale bei der Verwendung von Recyclingbaustoffen im Straßenbau in Bayern“
- Bundes Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) – insbesondere gelten für bodenähnliche Anwendungen (wie Geländemodellierungen) die mit Schreiben des BayStMUGV vom 17. Juli 2000 eingeführten Werte gemäß Beschluss der 54. Umweltministerkonferenz zu TOP 4.31.5.

Für den Wiedereinbau inerter Abfälle, die im Rahmen der Baumaßnahme anfallen (insbesondere Bodenaushub, bisheriger Fahrbahnunterbau), gelten die Anforderungen entsprechend.

4.10 Es ist durch bauliche Maßnahmen dafür Sorge zu tragen, dass das Zufahren zu den angrenzenden Grundstücken während der Bauzeit und nach Abschluss der Bauarbeiten angemessen möglich ist.

Kurzzeitige nicht vermeidbare Behinderungen während der Bauausführung sind mit den jeweils Betroffenen rechtzeitig abzustimmen. Bei längerfristigen Behinderungen während der Bauzeit sind gegebenenfalls mit den Eigentümern und Bewirtschaftern abzustimmende Ersatzzufahrten einzurichten.

4.11 Die Lage neuer oder geänderter Zufahrten zu Grundstücken ist im Einvernehmen mit den jeweiligen Grundstückseigentümern festzulegen. Für den Fall, dass eine Eini-

- gung nicht zu Stand kommt, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor.
- 4.12 Soweit durch die Baumaßnahme Grundstückseinfriedungen, Zugänge und andere Anlagen angepasst oder verlegt werden müssen, sind sie im Einvernehmen mit den Eigentümern in gleichwertiger Beschaffenheit wieder herzustellen. Für den Fall, dass eine Einigung nicht zu Stand kommt, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor.
- 4.13 Das Oberflächenwasser des Straßenkörpers ist so abzuleiten und die naturschutzfachlichen Kompensationsflächen sind so zu gestalten, dass für die anliegenden Grundstücke keine Nachteile entstehen. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Vorhabenträger zu beseitigen. Ebenso ist darauf zu achten, dass es durch die Anlage von Seigen auf naturschutzfachlichen Kompensationsflächen nicht zu einer Vernässung angrenzender landwirtschaftlicher Flächen kommt.
- 4.14 Bestehende funktionsfähige Drainage- und Entwässerungseinrichtungen sind funktionsfähig zu erhalten beziehungsweise in Abstimmung mit den Eigentümern anzupassen oder wieder herzustellen. Es ist darauf zu achten, dass durch landschaftspflegerische Maßnahmen Drainagen nicht durchwurzelt werden und ihre Funktion durch Anpflanzungen nicht beeinträchtigt wird.
- 4.15 Sollten nach der Bauausführung wider Erwarten spürbare Nachteile an den angrenzenden Grundstücksflächen verursacht werden, so sind vom Straßenbaulastträger nachträglich – im Einvernehmen mit dem Eigentümer – geeignete Abhilfemaßnahmen durchzuführen.
5. Belange des Natur-, Landschafts- und Artenschutzes
- 5.1 Dieser Beschluss enthält auch die nach Naturschutzrecht erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen sowie die Rodungserlaubnis.
- 5.2 Es ist sicherzustellen, dass die Arbeiten unter Beachtung der naturschutzfachlichen Grundsätze und der angeordneten Maßnahmen durchgeführt werden. Die in den Planunterlagen beschriebenen und dargestellten Vermeidungs-, Schutz-, Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen (Unterlagen 9.1 bis 9.3 und Unterlage 19.1.1, Kapitel 3.2 und 5.2) sind entsprechend den Festlegungen in den Planunterlagen und den nachfolgenden Ergänzungen durchzuführen. Insbesondere die vor Ort Beteiligten (Bauleitung, ausführende Baufirma) sind auf die Einhaltung der zum Schutz naturschutzrelevanter Strukturen und Tiergruppen festgelegten Maßnahmen und Auflagen hinzuweisen und deren Einhaltung ist durch den Vorhabenträger zu kontrollieren.

- 5.3 Zum Schutz für gehölbewohnende Tierarten darf die Beseitigung von Gehölzbeständen nur außerhalb der Brut-, Nist- und Aufzuchtzeit, also in der Zeit vom 1. Oktober bis 28./29. Februar erfolgen (Maßnahme 1 V). Damit ist auch ein Schutz der Zauneidechse in ihrer Hauptaktivitäts- und Fortpflanzungszeit (1. April bis 31. August) gewährleistet. Um zu vermeiden, dass auf den benötigten Flächen durch aufwachsende Vegetation für die Zauneidechse besiedelbare Strukturen beziehungsweise attraktive Wanderkorridore entstehen, müssen die Baufeldräumung und der Baubeginn während der gleichen Wintersaison (1. Oktober bis 28./29. Februar) stattfinden (Maßnahmen 1 V und 2 V). Die näheren Einzelheiten sind der festgestellten Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Planordner: Unterlagen 9.1 bis 9.3 und Unterlage 19.1.1, Kapitel 3.2 und 5.2) zu entnehmen.
- 5.4 Für die Baumaßnahme besteht ein Kompensationsbedarf in Höhe von 85.848 Wertpunkten. Kompensationsmaßnahmen (Planordner: Unterlage 9.4) sind nur in diesem Umfang Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Für weitere Maßnahmen ist, sofern erforderlich, ein gesondertes Genehmigungsverfahren durchzuführen.
- 5.5 Zur Wahrung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität zum Zeitpunkt des Eingriffs muss die für die lokale Population der Feldlerche als spezifische Maßnahme zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG (CEF-Maßnahme) vorgesehene Kompensationsmaßnahme 1 A_{CEF} (Anlage eines Blühstreifens als Ausgleich für die Beeinträchtigung eines Feldlerchenlebensraumes) bereits in der Vegetationsperiode vor dem Eingriff entsprechend den festgestellten Planunterlagen (Unterlagen 9.2, 9.3 und 19.1.3, Kapitel 3.2) durchgeführt werden.
- Die Fläche ist der zuständigen Stelle für das Biotopflächenkataster (LfU, Hof) zu melden.
- 5.6 Der vorgesehene Kompensationsmaßnahmenkomplex 1 E, bestehend aus den Einzelmaßnahmen 1.1 E bis 1.4 E, dargestellt in den Maßnahmeplänen vom 16. Oktober 2017 und beschrieben in den Maßnahmeblätter sowie im Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung (Planordner: Unterlagen 9.1, 9.2 und 9.3 sowie Unterlage 19.1.1, Kapitel 5.2), sind spätestens mit Baubeginn entsprechend den Festlegungen in den Planunterlagen und den nachfolgenden Ergänzungen zu realisieren und bis spätestens zur Verkehrsfreigabe umzusetzen. Die Einzelheiten der Ausführung sind vor Baubeginn mit den Naturschutzbehörden und, soweit es forstliche Belange betrifft, auch mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg - Bereich Forsten abzustimmen.
- Die Flächen sind der zuständigen Stelle für das Biotopflächenkataster (LfU, Hof) zu melden.

- 5.7 Bei Gehölzpflanzungen im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen ist autochthones und zusätzlich für die im Bereich des Ersatzmaßnahmenkomplexes 1 E vorgesehenen Gehölzpflanzungen phytophthora-freies Pflanzmaterial zu verwenden. Ebenso ist für Ansaaten autochthones Saatgut zu verwenden.
- 5.8 Für die auf dem Ersatzmaßnahmenkomplex 1 E zur Entwicklung eines standortgerechten Laubwaldes vorgesehenen Nachpflanzungen heimischer Laubarten (vgl. auch Auflage in vorstehender Ziffer 5.7) sind entsprechende Biberschutzmaßnahmen vorzusehen.
- 5.9 An zahlreichen Fichten auf der Ersatzfläche 1.1 E sind aktuell bereits Absterbescheinungen festzustellen. Diese können genutzt werden, um das ökologisch wertvolle stehende Totholz rascher und nicht erst wie vorgesehen nach Schaffung der Endbestockung zu erreichen. Es sind daher nicht sämtliche der derzeit vorhandenen Fichten, sondern nur die vitalen Fichten zu entnehmen.
- 5.10 Der Straßenbaulastträger hat für den dauerhaften Bestand und die sachgemäße Unterhaltung der ökologischen Kompensationsflächen zu sorgen.
- 5.11 Die Gestaltungsmaßnahme 1 G, dargestellt im Maßnahmenplan vom 16. Oktober 2017 und beschrieben im Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung (Planordner: Unterlagen 9.2, 9.3 und Unterlage 19.1.1, Kapitel 3.1.1) ist, soweit sie außerhalb des unmittelbaren Baubereichs liegt, bis zur Verkehrsfreigabe funktionsfähig herzustellen. Der im unmittelbaren Wirkungsbereich der Baumaßnahme liegende Bereich der Gestaltungsmaßnahme ist spätestens nach Abschluss der Bauarbeiten umzusetzen und bis zum darauffolgenden Frühjahr abzuschließen.
- 5.12 An das Baufeld angrenzende Lebensräume sind durch Schutzmaßnahmen gemäß den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen (RAS-LP 4) und DIN 18920: Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen vor Beeinträchtigungen zu schützen (Maßnahme 3 V). Die zu schützenden Bereiche sind den festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 9.2) zu entnehmen.
- 5.13 Ökologisch bedeutende Landschaftselemente sind nicht als Arbeitsstreifen oder für Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze in Anspruch zu nehmen.
- 5.14 Auf Verlangen der Naturschutzbehörden gibt der Baulastträger (gegebenenfalls im Rahmen einer Ortseinsicht) Auskunft über den Stand der Arbeiten und den weiteren Ablauf.

6. Verkehrslärmschutz

Für die Straßenoberfläche ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der mindestens den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von -2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS 90 entspricht.

7. Vereinbarungen und gesonderte Regelungen

Lagerflächen zur dauerhaften Lagerung von Überschussmassen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

IV. Wasserrechtliche Erlaubnisse und Auflagen

1. Gegenstand/Zweck

Wasserrechtliche Erlaubnis

Dem Vorhabenträger wird gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4 und Nr. 5, 9 Abs. 2 Nr. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in Verbindung mit §§ 10, 15 und 19 Abs. 1 WHG und unter Beachtung der in nachfolgender Ziffer 3 formulierten Nebenbestimmungen die befristete gehobene Erlaubnis erteilt, nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen anfallendes Niederschlagswassers von den beantragten Verkehrsflächen im Bereich der Bundesstraße 299 von Bau-km 0+000 (= Stat. B299_1310_0,153) bis Bau-km 1+341 (=Stat. B299_1310_1,494) auf Grundlage der in nachfolgender Tabelle 1 zusammengestellten Einzugsbereiche durch flächiges Versickern über Bankette, Böschungen und Mulden/Gräben dem Grundwasser zuzuführen (Unterlagen 8 und 18). Die Erlaubnis ist befristet bis zum 31. Dezember 2040.

	Bau-km – Bau-km	Versickerung über	Notüberlauf
V 1	0-049 – 1+341	Böschungsf lächen, bestehende Stra ßengräben	über Durchlass in den westlichen Stra ßengräben und weiter zum Ludwig-Donau-Main-Kanal (Gewässer III. Ordnung)
V 2	0-031 – 1+341	Böschungsf lächen, bestehenden und neu anzulegende Stra ßengräben	Ludwig-Donau-Main-Kanal (Gewässer III. Ordnung)

Tabelle 1: Behandlung des anfallenden Niederschlagswassers für den Bereich der Bundesstraße 299

2. Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen (Teil A, Abschnitt II dieses Beschlusses) sowie die Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg vom 12. Januar 2018 mit den entsprechenden Er widerungen des Vorhabenträgers zugrunde.

3. Wasserwirtschaftliche Bedingungen und Auflagen

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetz und des Bayerischen Wassergesetz mit den dazu ergangenen Verordnungen sowie den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Regelwerke (insbesondere die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) sowie DWA Arbeitsblatt A 138 und Merkblatt M 153) maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

3.1 Allgemein

3.1.1 Beginn und Ende der Bauarbeiten sind dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg und der Unteren Wasserbehörde beim Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. schriftlich anzuzeigen.

3.1.2 Vor Baubeginn ist das Einvernehmen des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg zu den Bauausführungsplänen für den Straßenbau sowie der sonstigen Wasserbaumaßnahmen einzuholen.

3.1.3 Bei allen wasserbaulichen Maßnahmen ist auf eine naturnahe, die biologische Wirksamkeit der Gewässer fördernde Ausführung besonderer Wert zu legen. Während des Baubetriebes dürfen keine Abschwemmungen von Boden- und Schüttmaterial in die Gewässer gelangen.

3.1.4 Die Einrichtungen der Baustelle sind so anzuordnen, dass davon zu keiner Zeit eine Gefährdung für ein Oberflächengewässer oder das Grundwasser ausgehen kann. Die Aufstellung von Tanks und Lagerbehältern für wassergefährdende Flüssigkeiten ist dem Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. anzuzeigen

3.1.5 Beim Baubetrieb ist darauf zu achten, dass keine wassergefährdenden Stoffe in das Grundwasser oder in ein Oberflächengewässer gelangen. Bei der Lagerung wassergefährdender Stoffe sind die einschlägigen Vorschriften zu beachten. Das Lagern von Treibstoffen, Ölen und sonstigen wassergefährdenden Stoffen an Gewässern ist verboten.

3.1.6 Überschüssiges Erdmaterial darf nicht in wasserwirtschaftlich sensiblen Bereichen, wie Feuchtfächen, sonstigen wasserwirtschaftlichen Schutzgebieten oder erosionsgefährdeten Gebieten zur Auffüllung verwendet werden.

3.1.7 Der natürliche Abfluss von wild abfließendem Wasser auf tieferliegende Grundstücke darf durch die Baumaßnahmen nicht zum Nachteil eines höher liegenden Grundstückes behindert werden und umgekehrt.

3.2 Behandlung Niederschlagswasser (Entwässerung)

3.2.1 Die anfallenden Niederschläge, zum Beispiel Regen und Schnee, sind breitflächig über eine geeignete Oberbodenschicht über die Böschungen beziehungsweise in Mulden in die Atmosphäre zu verdunsten oder zu versickern. Vor Baubeginn sind daher im Hinblick auf die geplante Niederschlagswasserentsorgung die örtlichen Boden- und Grundwasserverhältnisse im Ausbaubereich fundiert zu bewerten (zum Beispiel Grundwasserfließrichtung, mittlere höchste Grundwasserabstände, k_f -Werte).

3.2.2 Der Bau und der Betrieb der Muldenversickerungen haben für ein mindestens 5-jährliches Regenereignis zu erfolgen. Die Versickerungsbereiche sind mit einem be-

lebten Boden in einer Mindeststärke von 20 Zentimeter auszuführen. Die Einstauhöhe darf 30 Zentimeter nicht überschreiten.

3.2.3 Die Vorgaben des Arbeitsblattes DWA A 138 für den Oberboden (zum Beispiel pH-Wert 6 bis 8, Humusgehalt 1 bis 3 %, Tongehalt < 10%) sind zu beachten.

3.2.4 Die Notüberläufe aus den Versickerungsbereichen in den Hüttengraben beziehungsweise in Gräben zum Ludwig-Donau-Main-Kanal sind so zu gestalten, dass erst bei Regenereignissen, die über dem 5-jährlichen Bemessungsregen liegen, ein Überlauf erfolgen kann. Hierzu sind dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg vor Bauausführung Detailplanungen zur Abstimmung vorzulegen.

3.2.5 Spätestens drei Monate nach Fertigstellung sind dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg Bestandspläne vorzulegen.

Die Bestandspläne sind dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg als Ausdruck (2-fach) und in digitaler Form, zum Beispiel PDF-Datei, vorzulegen. Auf eine übersichtliche Darstellung, eindeutige Beschriftung wesentlicher Anlagenteile und gute Lesbarkeit ist großer Wert zu legen.

3.2.6 Der Straßenbaulastträger ist für einen sachgerechten Betrieb und eine vorschriftsmäßige Wartung der Anlage verantwortlich. Insbesondere wird auf wiederkehrende Dichtheitskontrollen der Entwässerungsleitungen und der Abwasseranlagen hingewiesen.

3.2.7 Es ist eine regelmäßige Kontrolle und Wartung der Entwässerungsanlage besonders nach Regenereignissen erforderlich. Gegebenenfalls sind weitere Maßnahmen (zum Beispiel rechtzeitige Schlammräumung) einzuleiten. Die Kontrollen und die sich daraus ergebenden Maßnahmen sind zu dokumentieren.

3.2.8 Die Versickerungsbereiche und Notüberläufe sind mindestens einmal jährlich in Augenschein zu nehmen und auf Auffälligkeiten (An- und Abschwemmungen, Geruch, Färbung, Ölschlieren etc.) hin zu kontrollieren. Die Kontrollen und die sich daraus ergebenden Maßnahmen sind zu dokumentieren.

4. Altlasten

Sofern bei den Aushubarbeiten organoleptische Auffälligkeiten des Bodens festgestellt werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast hindeuten, ist unverzüglich das Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. zu benachrichtigen (Art. 1 Bay-BodSchG). Der Aushub ist zum Beispiel in dichten Containern mit Abdeckung zwischenzulagern beziehungsweise der Bodenabtrag bis zur Klärung des Entsorgungsweges des verunreinigten Materials zu unterbrechen.

5. Unterhaltung

5.1 Dem Straßenbaulastträger obliegt die Gewässerunterhaltung

- im Bereich der Gewässerkreuzungen jeweils 5 Meter oberhalb bis 5 Meter unterhalb des Brückenbauwerks,
- in Kreuzungsbereichen von 5 Meter oberhalb bis 5 Meter unterhalb der Durchlässe,
- an den sonstigen Einleitungsstellen von Straßenwasser in Gewässer von 5 Meter oberhalb bis 5 Meter unterhalb der Einleitungsstellen.

Im Übrigen richtet sich die Unterhaltung der Gewässer nach den wasserrechtlichen Vorschriften.

5.2 Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht. Dies bedeutet, dass dem jeweiligen Straßenbaulastträger derzeit die Unterhaltung insoweit obliegt, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.

5.3 Die geplanten Entwässerungseinrichtungen sind unter Beachtung der Richtlinien für die Anlage von Straßen: Teil Entwässerung (RAS-Ew) und der Verordnung zur Eigenüberwachung von Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen (Eigenüberwachungsverordnung – EÜV) zu warten, zu betreiben und zu überwachen.

V. **Widmung und Einziehung von Straßen und Nebenanlagen**

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG und Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden die nach den festgestellten Plänen

- neu zu bauenden Teile öffentlicher Straßen und Wege mit der Verkehrsübergabe gewidmet (§ 2 Abs. 6 FStrG, Art. 6 Abs. 6 BayStrWG). Die Widmungsvoraussetzungen müssen im Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen (§ 2 Abs. 2 FStrG, Art. 6 Abs. 3 BayStrWG);
- zur Umstufung vorgesehenen Teile mit der Maßgabe umgestuft, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird (§ 2 Abs. 4 und 6 FStrG, Art. 7 Abs. 5 i.V. mit Art. 6 Abs. 6 BayStrWG) und
- vorgesehenen Einziehungen öffentlicher Straßen und Wege mit der Sperrung wirksam wird (§ 2 Abs. 6 FStrG, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG).

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Regelungsverzeichnis (Planordner: Unterlage 11). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

VI. Entscheidungen über Einwendungen

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen und Forderungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in diesem Beschluss oder durch Planänderungen und/oder Zusagen des Vorhabenträgers berücksichtigt worden sind, oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

VII. Kosten des Planfeststellungsverfahrens

Der Freistaat Bayern trägt die Kosten des Planfeststellungsverfahrens. Für diesen Beschluss wird keine Gebühr erhoben.

B)

Begründung:

I. Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die Bundesstraße 299 "Amberg – Neumarkt i.d.OPf. – Neustadt a.d.Donau" stellt für den weiträumigen überregionalen Verkehr eine bedeutende Nord-Süd-Verbindung dar und dient als wichtiger regionaler und überregionaler Zubringer zu den Bundesautobahnen A 3, A 6 und A 9. Sie verbindet zudem die wirtschaftlichen Zentren Neumarkt i.d.OPf. und Neustadt a.d.Donau. Darüber hinaus dient sie auch dem regionalen Verkehr als wichtige Verbindungsstraße zu den umliegenden Ortschaften und ist somit für den Raum Neumarkt i.d.OPf. aufgrund ihrer maßgeblichen Erschließungs- und Verbindungsfunktion für die Umlandgemeinden von besonderer Bedeutung.

Auf Grund der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung des Raumes zwischen Neumarkt i.d.OPf. und dem Rhein-Main-Donau-Kanal ist von einer weiteren Zunahme der Verkehrsbelastung der Bundesstraße 299, vor allem im Güter- und Schwerverkehrsbereich, auszugehen.

Neben dem üblichen Ziel- und Quellverkehr ist die verkehrliche Situation der Bundesstraße 299 in erster Linie gekennzeichnet durch eine hohe Verkehrsbelastung mit einem hohen Schwerverkehrsanteil.

Die vorliegende Planung beinhaltet den dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen den Anschlussstellen Neumarkt i.d.OPf./Süd und Sengenthal/Nord auf einer Länge von rund 1,3 Kilometern. Hierzu wird westlich der Bundesstraße 299 an die bestehende Fahrbahn ein Zusatzfahrstreifen in Fahrtrichtung Süden angebaut. Die bereits vorhandene zügige Streckenführung in Grund- und Aufriss wird dabei nicht verändert.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

2.1 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Das Staatliche Bauamt Regensburg hat mit Schreiben vom 16. Oktober 2017 die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens nach §§ 17 ff. FStrG für den ersten Bauabschnitt zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 „Neumarkt i.d.OPf. – Neustadt a.d.Donau“, ab der Anschlussstelle Neumarkt i.d.OPf./Süd (Bau-km 0+000 = Station B299_1310_0,153) bis nördlich der Anschlussstelle Sengenthal/Nord (Bau-km 1+341 = Station B299_1310_1,494) beantragt.

Die Regierung der Oberpfalz hat das Anhörungsverfahren mit Schreiben vom 6. November 2017 eingeleitet.

2.2 Beteiligte Behörden

Die Regierung der Oberpfalz gab mit Schreiben vom 6. November 2017 den folgenden Behörden Gelegenheit, in angemessener Frist eine Stellungnahme zum Vorhaben abzugeben:

- der Stadt Neumarkt i.d.OPf.
- der Stadt Berching
- der Gemeinde Sengenthal
- der Gemeinde Deining
- der Verwaltungsgemeinschaft Neumarkt i.d.OPf.
- dem Landratsamt Neumarkt i.d.OPf.
- dem Amt für Ländliche Entwicklung Oberpfalz
- dem Regionalen Planungsverband Regensburg
- dem Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Neumarkt i.d.OPf.
- dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg
- dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg
- dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege
- dem Bezirk Oberpfalz
- dem Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- dem Bayerischen Bauernverband

2.3 Auslegung der Pläne vom 16. Oktober 2017

Der Plan für das Bauvorhaben Bundesstraße 299, „Neumarkt i.d.OPf. – Neustadt a.d.Donau“, dreistreifiger Ausbau zwischen Neumarkt i.d.OPf./Süd (Bau-km 0+000 = Stat. B299_1310_0,153) und Sengenthal/Nord, Bauabschnitt 1 (Bau-km 1+341 = Stat. B299_1310_1,494) wurde in

- der Stadt Neumarkt i.d.OPf.
vom: 22. November 2017 bis einschließlich: 21. Dezember 2017
- der Stadt Berching
vom: 4. Dezember 2017 bis einschließlich: 5. Januar 2018
- der Gemeinde Deining
vom: 14. November 2017 bis einschließlich: 13. Dezember 2017
- der Gemeinde Sengenthal
vom: 22. November 2017 bis einschließlich: 21. Dezember 2017

zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Die Auslegung der Pläne wurde vorher ortsüblich bekannt gemacht.

Gegen den Plan vom 16. Oktober 2017 wurden Einwendungen erhoben, die am 6. März 2018 gemeinsam mit den Stellungnahmen im Sitzungssaal der Stadt Neumarkt i.d.OPf. erörtert wurden. Die Einwendungen konnten nur zum Teil ausgeräumt werden. Die Ergebnisse des Erörterungstermins sind in einer Niederschrift festgehalten, die den festgestellten Unterlagen nachrichtlich beigelegt ist.

Aufgrund der Einwendungen im Anhörungsverfahren und des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung hat der Straßenbaulastträger die Planung überprüft und Planänderungen beziehungsweise Berichtigungen vorgenommen. Diese beinhalten

- den Verzicht auf eine dauerhafte Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.-Nr. 1163, Gemarkung Stauf, durch Ersatz einer im Bereich dieses Grundstücks vorhandenen Mulde durch eine Verrohrung auf kurzer Länge und Geländeangleichung,
- den Verzicht auf Widmung des Ausbauabschnitts der Bundesstraße 299 zur Kraftfahrstraße sowie
- die sich aufgrund der Feststellungen des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg ergebenden Berichtigungen bezüglich einzelner missverständlich als Einleitungsstellen bezeichneter Notüberläufe.

Nachdem die Planänderungen den Forderungen beziehungsweise Feststellungen

- eines privaten Einwendungsführers sowie
- des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg

entgegenkommen und durch die Planänderungen weder der Aufgabenbereich einer Behörde noch Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt sind, konnte auf eine erneute Anhörung im Sinne des Art. 73 Abs. 8 S. 1 BayVwVfG verzichtet werden.

II. Rechtliche Würdigung

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung

Die Regierung der Oberpfalz ist gemäß § 17b Abs. 1 Nr. 6 FStrG i. V. m. Art. 39 Abs. 2 BayStrWG und Art. 3 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde für das Anhörungsverfahren und die Planfeststellung.

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen (einschließlich aller Nebenanlagen) nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Das Bauvorhaben Bundesstraße 299, „Neumarkt i.d.OPf. – Neustadt a.d.Donau“, dreistreifiger Ausbau zwischen Neumarkt i.d.OPf./Süd (Bau-km 0+000 = Stat. B299_1310_0,153) und Sengenthal/Nord, Bauabschnitt 1 (Bau-km 1+341 = Stat. B299_1310_1,494) unterliegt dieser Planfeststellungspflicht.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (Art. 75 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Aufgrund von § 19 WHG hat die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entschieden.

Die Regierung kann die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Fernstraßengesetz und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz im Planfeststellungsbeschluss treffen (§ 2 FStrG, Art. 6 Abs. 7, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG).

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Bei der Planfeststellung sind die vom Vorhaben berührten Belange einschließlich der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen (§ 17 S. 2 FStrG).

Der dreistreifige Ausbau der bestehenden zweistreifigen Bundesstraße 299 auf einer Gesamtlänge von rund 1.500 Metern stellt kein Neubauvorhaben dar, für das nach § 6 UVPG i. V. m. Nr. 14.3, 14.4 oder 14.5 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung obligatorisch ist. Es handelt es sich um ein Änderungsvorhaben für das § 9 UVPG einschlägig ist.

Mit Schreiben vom 10. September 2018 hat der Vorhabenträger die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach §§ 9 Abs. 4, 7 Abs. 3 S. 1 UVPG beantragt. Das Entfallen der Vorprüfung wurde von der Planfeststellungsbehörde als zweckmäßig erachtet, da durch das Vorhaben in Teilbereichen der Lebensraum der Zauneidechse und der Feldlerche beeinträchtigt wird. Die Zauneidechse ist eine in der „Roten Liste“ unter Vorwarnung eingetragene Art. Eine weitere Beeinträchtigung ihres Lebensraums durch das Bebauen von Grünflächen ist ein weiterer Schritt zu ihrer Gefährdung. Die Feldlerche ist in Deutschland eine gefährdete Vogelart. Die Auswirkung auf den Lebensraum könnte dazu führen, dass dieser verloren geht und die Feldlerche aus diesem Gebiet verschwindet. Nach alledem ist der Entfall der Vorprüfung zweckmäßig und eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Das Vorhaben ist damit UVP-pflichtig (§ 7 Abs. 3 S. 2 UVPG).

1.3 Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 BNatSchG (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und Vogelschutzrichtlinie)

Einer förmlichen Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG bedarf es nicht. Das Vorhaben ist nicht geeignet, ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung oder ein Europäisches Vogelschutzgebiet erheblich zu beeinträchtigen, wobei Vogelschutzgebiete im Untersuchungsgebiet und dessen näherem Umfeld nicht vorhanden sind. Im Umgriff des geplanten Vorhabens befindet sich östlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals das FFH-Gebiet 6734-371 „Binnendünen und Albrauf bei Neu- markt i.d.OPf.“ Das südliche Untersuchungsgebiet beinhaltet in sehr geringem Umfang Teile dieses FFH-Gebietes. Das Vorhaben weist dabei einen Abstand von rund 100 Meter zu diesem Gebiet auf, so dass kein unmittelbarer Eingriff erfolgt. Allerdings wird in einen mit dem genannten FFH-Gebiet in Verbindung stehenden Wald randlich eingegriffen. Durch den Ausbau der Bundesstraße 299 kommt es allerdings zu keiner erheblichen Veränderung der Störkulisse, da der Eingriff ausschließlich westlich des mit Dämmen eingefassten Ludwig-Donau-Main-Kanals erfolgt. Der durch den Ausbau betroffene Kiefernforst auf den künstlich aufgeschütteten Dämmen des Ludwig-Donau-Main-Kanals entspricht keinen im Standarddatenbogen des FFH-Gebietes genannten Lebensraumtypen. Erhebliche Beeinträchtigungen der charakteristischen Arten und Lebensraumtypen sind daher auszuschließen.

Das FFH-Gebiet 6935-371 „Weiße, Wissinger, Breitenbrunner Laaber und Kreuzberg bei Dietfurt“ in dem sich die Einzelflächen des naturschutzfachlichen Ersatzmaßnahmenkomplexes 1 E befinden, weist einen Abstand von über drei Kilometer zum Ausbauvorhaben auf. Erhebliche ausbaubedingte Beeinträchtigungen sind daher ebenfalls auszuschließen. Die für den Ersatzmaßnahmenkomplex 1 E vorgesehenen Einzelflächen weisen einen Abstand von rund acht Kilometer zum Ausbauvorhaben auf. Die auf diesen Flächen geplanten Maßnahmen, die eine Umwandlung von Forstflächen mit unterschiedlicher Ausprägung in Laubwälder feuchter Standorte vorsehen (Planordner: Maßnahmeblätter in Unterlage 9.3; Unterlage 9.4), entsprechen dem Erhaltungsziel 15 dieses FFH-Gebietes:

„Erhalt gegebenenfalls Wiederherstellung der Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) mit standortheimischer Baumarten-Zusammensetzung sowie naturnaher Bestands- und Altersstruktur. Erhalt typischer Elemente der Alters- und Zerfallsphase, insbesondere von ausreichend Biotop- und Totholzbäumen. Erhalt eines naturnahen Gewässerregimes. Erhalt von Sandanlandungen, Kalktuffbildungen und Verlichtungen.“

Mit den geplanten naturschutzfachlichen Ersatzmaßnahmen sind daher Verbesserungen für das FFH-Gebiet 371 „Weiße, Wissinger, Breitenbrunner Laaber und

Kreuzberg bei Dietfurt“ verbunden. Erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes durch die geplanten Maßnahmen sind auszuschließen.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Vorbemerkungen

2.1.1 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Landkreis Neumarkt i.d.OPf. innerhalb des Gebietes der Stadt Neumarkt i.d.OPf. und beinhaltet das Umfeld des planfestzustellenden Trassenabschnitts der Bundesstraße 299 in einem rund 1,5 Kilometer langen und rund 200 Meter breiten Korridor (im Mittel jeweils rund 100 Meter beidseits der Bundesstraße 299 im Hinblick auf den bestandsorientierten Ausbau). Die Anpassung des untergeordneten Straßen- und Wegenetzes ist im Untersuchungsgebiet vollständig enthalten.

Die genaue Abgrenzung des Untersuchungsgebietes erfolgte durch den Vorhabenträger entsprechend der zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild und orientiert sich an den Nutzungsgrenzen in der Landschaft und an der Reichweite möglicher Beeinträchtigungen. Die Auswahl des Untersuchungsgebietes stellt weder eine unzulässige Abschnittsbildung noch eine unzulässige Einschränkung zu untersuchender Varianten dar.

2.1.2 Geprüfte Varianten und wesentliche Auswahlgründe

Grundsätzlich ist die Planfeststellungsbehörde nicht verpflichtet, jede mögliche Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kamen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden. Den Anforderungen des § 16 Abs. 1 Nr. 6 UVPG ist damit Rechnung getragen. Auch § 17 S. 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr. Aus den in nachfolgender Ziffer 3.2.2 in diesem Beschluss genannten Gründen wurde nur die planfestgestellte Variante zum dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 im Hinblick auf ihre Umweltauswirkungen überprüft, da keine vernünftigen Alternativen bestanden.

2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG)

2.2.1 Beschreibung des Vorhabens

Das vorliegende Bauvorhaben ist in Teil B, Abschnitt I, Ziffer 1 dieses Beschlusses beschrieben.

Eine detaillierte Beschreibung des Vorhabens findet sich im Erläuterungsbericht (Planordner: Unterlage 1) in Verbindung mit den Lage-, Höhen- und Querschnittsplänen (Planordner: Unterlage 5.1, Blatt Nrn. 1 und 2; Unterlage 6, Blatt Nrn. 1 und 2; Unterlage 14), im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans mit Anlagen

(Planordner: Unterlage 19.1.1) sowie der Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Planordner: Unterlage 19.2). Auf diese Unterlagen wird verwiesen.

2.2.2 Beschreibung der Umwelt und der Umweltauswirkungen im Einwirkungsbereich des Vorhabens

2.2.2.1 Lage und landschaftliche Gliederung

Der Planfeststellungsabschnitt beginnt bei Bau-km 0+000 (= Stat. B299_1310_0,153) im Bereich der Anschlussstelle Neumarkt i.d.OPf./Süd und endet bei Bau-km 1+341 (= Stat. B299_1310_1,494) im Bereich der Querung mit dem Ludwig-Donau-Main-Kanal und liegt vollständig innerhalb des Gemeindebereichs von Neumarkt i.d.OPf.

Naturräumlich betrachtet liegt das Untersuchungsgebiet im Naturraum „Vorland der mittleren Frankenalb“. Das Untersuchungsgebiet befindet sich in meist schwach bewegter Lage. Geologisch befindet sich das Untersuchungsgebiet in einem Anmoor, an das im Süden Flugsande angrenzen.

Im Untersuchungsgebiet und in dessen näherem Umfeld kommen keine Vogelschutzgebiete des Netzes Natura 2000 im Sinne des § 32 BNatSchG vor. Wie bereits ausgeführt befindet sich im Umgriff des geplanten Vorhabens das FFH-Gebiet 6734-371 „Binnendünen und Albtrauf bei Neumarkt i.d.OPf.“ Das Vorhaben weist einen Abstand von rund 100 Meter zu diesem Gebiet auf, so dass kein unmittelbarer Eingriff erfolgt. Auf die vorstehenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 1.3 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Westlich der Bundesstraße 299 ist am Bauanfang und Bauende das Landschaftsschutzgebiet LSG-00121.02 „Buchberg“ vom geplanten Ausbauvorhaben betroffen.

Die nächstgelegene Siedlungsfläche befindet sich im Ortsteil Buchberg der Gemeinde Sengenthal (Wohngebiet) und weist einen Abstand von mindestens 500 Meter zum Ausbauvorhaben auf. In einem Abstand von mindestens 150 Meter ist am Bauanfang östlich der Bundesstraße 299 im Stadtgebiet von Neumarkt i.d.OPf. vereinzelte Bebauung (Dorf- und Mischgebiet) vorhanden. Die Wohnbebauung des Ortsteils Hasenheide der Stadt Neumarkt i.d.OPf. östlich der Bundesstraße 299 weist einen Abstand von mehr als 700 Meter zur Ausbaumaßnahme auf. Der südliche Stadtrand von Neumarkt i.d.OPf. wird im geplanten Ausbaubereich im Wesentlichen von Gewerbegebieten geprägt. Außerhalb der Ortschaften wird das Untersuchungsgebiet westlich der Bundesstraße 299 von landwirtschaftlichen Nutzflächen bestimmt. Östlich der Bundesstraße 299 haben sich entlang des Ludwig-Donau-Main-Kanals Kiefern- und Laubwälder entwickelt.

Eine Vorbelastung besteht vor allem durch die bereits bestehende Bundesstraße 299 mit entsprechenden Auswirkungen unter anderem auf das Landschaftsbild.

Im Übrigen wird auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner; Unterlagen 19.1.1 und 19.2) Bezug genommen.

2.2.2.2 Allgemeine Beschreibung der zu erwartenden Auswirkungen

- Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und -versiegelung, verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und frei lebender Tierwelt sowie von Flächen für landwirtschaftliche Zielsetzungen, Barriere- und Zerschneidungseffekte, kleinklimatische Veränderungen der Umwelt, Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft. Die anlagenbedingten Wirkfaktoren wirken dauerhaft auf Natur und Landschaft ein.
- Baubedingte Auswirkungen ergeben sich durch Nutzung von Flächen als Baustreifen, Baustelleneinrichtungsplätze, Lagerplätze, Behelfsumfahrungen sowie Lärm-, Staub-, Abgasemissionen und Erschütterungen während der Bauphase. Teilweise ist durch die baubedingte Inanspruchnahme ein Abschieben des Oberbodens für provisorische Wege und Lagerflächen nötig. Auch Überschüttungen von Boden mit anderem Oberboden können vorkommen. Abschieben, Überschüttungen und Befahren mit Baufahrzeugen führen zu einer Zerstörung der Vegetation beziehungsweise zu einer Bodenverdichtung.
- Betriebsbedingte Auswirkungen sind Verlärmung, Schadstoff-Emissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Dabei können infolge des Straßenverkehrs bereits bestehende erhebliche Beeinträchtigungen durch den Ausbau der Bundesstraße 299 im plangegenständlichen Ausbauabschnitt verstärkt werden.
- Sekundär- und Tertiärwirkungen können Nutzungsänderungen, zum Beispiel in Form von Erweiterungen von Siedlungsflächen oder weiteren Straßenbaumaßnahmen in Form von Neu- und Ausbau im nachgeordneten Straßennetz sein.

Die einzelnen Faktoren wirken jeweils in unterschiedlicher Stärke und Ausmaß auf die Umwelt ein. Teilweise sind sie leicht zu quantifizieren (zum Beispiel Flächenüberbauung), zum Teil lassen sie sich jedoch kaum in Werten ausdrücken (zum Beispiel die Folgen einer Fließgewässerüberbauung für die Fauna).

Auf der Grundlage der vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen, von Äußerungen und Einwendungen Dritter und eigener Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde werden nachfolgend die Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter, gegliedert in bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkungen, zusammengefasst dargestellt.

Dargestellt werden dabei auch die Maßnahmen, mit denen erhebliche Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden (§ 24 UVPG). Ausführlich können die Wirkungen auf die Umwelt im Erläuterungsbericht (Planordner: Unterlage 1), im landschaftspflegerischen Begleitplan (Planordner: Unterlage 19.1.1) und der Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Planordner: Unterlage 19.2) entnommen werden.

2.2.2.3 Schutzgut Mensch

Das Untersuchungsgebiet liegt überwiegend im Außenbereich der Stadt Neumarkt i.d.OPf. Eine unmittelbar an die Bundesstraße 299 angrenzende Bebauung (Wohn-, Misch- und Dorf- sowie Gewerbegebiete) ist in diesem Fall nicht vorhanden.

Die bestehende Bundesstraße 299 hat aufgrund ihrer Lage als eine von Nord nach Süd verlaufenden Verkehrsachse eine überregionale Verbindungsfunktion mit hervorgehobener Verkehrsbedeutung. Sie dient für den westlichen und südlichen Landkreis insbesondere als Zubringer zu den Bundesautobahnen A 3, A 6 und A 9. Vor allem für die Industriegebiete im Süden der Stadt Neumarkt i.d.OPf. ist sie eine wichtige Verbindungsstraße.

Der im Untersuchungsgebiet liegende Ludwig-Donau-Main-Kanal stellt für die Anwohner des Ortsteils Hasenheide der Stadt Neumarkt i.d.OPf. sowie der Gemeinde Sengenthal mit dem Ortsteil Buchberg ein wichtiges Naherholungsgebiet dar. Entlang des Kanals verlaufen mehrere regionale und überregionale Rad- und Wanderwege. Dem Wald östlich der Bundesstraße 299 kommt im Wald funktionsplan keine besondere Funktion für die Erholung zu.

Die Freiflächen im Umfeld der Bundesstraße 299 sind durch die hohe Verkehrsbelastung schon derzeit hohen Immissionsbelastungen ausgesetzt, so dass die trassen nahen Bereiche bereits heute einer starken Vorbelastung unterliegen und dementsprechend nur eingeschränkt als Erholungsgebiet nutzbar sind.

Durch die Bundesstraße 299 besteht bereits derzeit ein Trenneffekt zwischen den westlich und östlich liegenden Gebieten. Mit dem Anbau der Zusatzfahrspur wird diese Landschaftszerschneidung in der Grundfläche zwar verbreitert, die bestehende Durchlässigkeit der Bundesstraße 299 in Bezug auf die Nutzung der Freiräume beidseits der Bundesstraße 299 bleibt jedoch erhalten, da die Wegeverbindungen an die neuen Verhältnisse angepasst beziehungsweise entsprechend ergänzt werden. Die Querungsmöglichkeiten bleiben über die außerhalb des Ausbaubereichs bereits bestehenden Brückenbauwerke weiterhin erhalten.

Während der Bauzeit kann es zeitweise zu Einschränkungen in der Nutzbarkeit von einzelnen Wegen sowie zu zusätzlichen Beeinträchtigungen der Erholungseignung der im Umfeld der Bundesstraße 299 liegenden Flächen durch Lärm-, Abgas- und

Staubemissionen kommen. Zudem wird auch das Landschaftsbild in dieser Zeit in gewissem Grad vorübergehend durch den Baustellenbetrieb optisch beunruhigt und beeinträchtigt.

Umweltauswirkungen:

a) Wohnfunktion

Baubedingte Wirkungen

Während der Bauarbeiten kann es durch Lärm, Abgase, Erschütterungen, optische Wirkungen zu vorübergehenden Beeinträchtigungen der Wohnfunktion in den Siedlungsbereichen kommen, die sich jedoch angesichts des ausreichend großen, räumlichen Abstands der Wohnbereiche zur Trasse (Buchberg mehr als 500 Meter, Hasenheide mehr als 700 Meter) nicht erheblich auswirken. Östlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals gibt es im Moorweg und im Sulzbacher Weg noch einzelne Wohngebäude. Diese befinden sich zwar nur in 150 bis 200 Meter Entfernung zum Eingriffsbereich, werden jedoch durch den Damm des Kanals vor den Auswirkungen der Ausbaumaßnahme geschützt.

Die baubedingten Immissionen (Lärm, Staub, Erschütterungen) auf die benachbarten Siedlungsbereiche entlang der Ausbaustrecke werden auf ein Mindestmaß reduziert. Die Baustelle wird so geplant, eingerichtet und betrieben, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – AVV Baulärm wird eingehalten.

Ausbaubedingt wird in Fahrtrichtung Süd eine Umleitung über die Staatsstraße 2238 und die Kreisstraße NM 41 zur Anschlussstelle Sengenthal/Nord der Bundesstraße 299 eingerichtet. Dies kann zu einer temporären Zunahme des Verkehrslärms in den nordöstlichen Wohngebieten des Ortsteils Buchberg führen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Durch den bestandsorientierten Ausbau der Bundesstraße 299 beschränken sich die anlagebedingten Auswirkungen auf den Nahbereich um die Fahrbahn. Im Vergleich zum Bestand verringert sich mit dem geplanten Ausbauvorhaben durch die Verwendung eines lärmindernden Fahrbahnbelages die Lärmbelastung der Umgebung. Der entsprechend der Verkehrsprognose zu erwartende Zuwachs des Verkehrsaufkommens um circa 10% ist zum Teil die Folge der generellen Verkehrsentwicklung und kann daher nicht ausschließlich auf den Ausbau der Bundesstraße 299 zurückgeführt werden.

Betriebsbedingte Wirkungen

- Lärmauswirkungen

Durch den geplanten dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 wird in einem von Verkehrslärm bereits vorbelasteten Bereich eine vorhandene Geräuschquelle intensiver vom Verkehr genutzt.

Entsprechend der Verkehrsprognose für das Jahr 2035 ergibt sich im Ausbaubereich eine Verkehrsbelastung von rund 15.600 Kfz/24 h. Für das Prognosejahr 2035 wird für den plangegegenständlichen Ausbauabschnitt ein Schwerverkehrsanteil von maximal rund 11 % am Tag und 20 % in der Nacht prognostiziert. Bezüglich des Prognosehorizontes 2035 wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Für den Ausbauabschnitt der Bundesstraße 299 ist eine Straßenoberfläche mit einem Korrekturwert D_{Stro} von -2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS 90 vorgesehen (vgl. auch Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 6 dieses Beschlusses).

Die unter Berücksichtigung dieser Maßnahme durchgeführten schalltechnischen Berechnungen (Planordner: Unterlage 17.1/3) haben ergeben, dass bei Verwirklichung des plangegegenständlichen Ausbauvorhabens im Prognosejahr 2035 die maßgeblichen, gesetzlichen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV am Tag und in der Nacht eingehalten werden und es zu keiner zusätzlichen Belastung von Wohngebieten kommt.

Die Berechnungen liefern unabhängig von der Entfernung der jeweiligen Immissionsorte für das Prognosejahr 2035 im Vergleich Planungsnullfall (ohne Ausbaumaßnahme) und Planungsfall (mit Ausbau) nahezu identische Werte. Geringfügige Pegelerhöhungen (Tag: 0,3 dB(A); Nacht: 0,2 dB(A)) sind in Relation zum jeweiligen Beurteilungswert ohne Bedeutung.

- Luftinhaltsstoffe

Zu den Auswirkungen auf den Menschen kann des Weiteren der durch den Kraftfahrzeugverkehr bedingte Luftschadstoffausstoß führen. Zusätzlich werden von der Straße infolge Staubaufwirbelung, Straßen- und Reifenabrieb, sowie Brems- und Kupplungsbelagabrieb Partikel emittiert. Auch bei den folgenden Betrachtungen zu den Schadstoffimmissionen wurde vom prognostizierten und vorstehend zu den Lärmauswirkungen näher beschriebenen durchschnittlichen täglichen Verkehr im Jahr 2035 ausgegangen.

Auf die Schadstoffimmissionen wirkt sich die Verkehrszunahme insoweit ungünstig aus, weil sich dadurch die vorhandene Belastung erhöht. Einen entgegengesetzten Einfluss hat jedoch die Abnahme der spezifischen Kfz-

Emissionen, die durch die fortschreitende Verbesserung der Fahrzeugtechnik bedingt und auch zu erwarten ist.

Im Planungsabschnitt wurden die Schadstoffbelastungen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) für die Verhältnisse nach Durchführung des geplanten Ausbaus der Bundesstraße 299 für die am nächsten zur Ausbaumaßnahme gelegene Bebauung im Ortsteil Buchberg der Gemeinde Sengenthal und in Neumarkt i.d.OPf. östlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals ermittelt und mit den Immissionsgrenzwerten der 39. BImSchV verglichen (Planordner: Unterlage 17.2).

Die Grenzwerte der 39. BImSchV für die Jahresmittelwerte von PM_{10} , $PM_{2,5}$ und NO_2 werden im Planfall 2035 für die nächstgelegene Bebauung eingehalten. Die Belastung mit PM_{10} von bis zu rund $20,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und NO_2 von bis zu $9,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bleibt hinter dem gesetzlichen Grenzwert der §§ 3 Abs. 2, 4 Abs. 2 39. BImSchV von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zurück. Ebenso überschreitet die Belastung mit $PM_{2,5}$ von bis zu rund $13,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nicht den gesetzlichen Grenzwert des § 5 Abs. 2 39. BImSchV von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Grenzwert der 39. BImSchV für den Tagesmittelwert von PM_{10} wird im Abstand von 150 Meter zum Fahrbahnrand der Bundesstraße 299 voraussichtlich 17 Mal überschritten, wobei 35 Überschreitungen im Jahr zulässig sind, § 4 Abs. 1 39. BImSchV. Der Tagesmittelwert von NO_2 wird 1 Mal überschritten bei 18 zulässigen Überschreitungen, § 3 Abs. 1 39. BImSchV.

Neben dem östlich parallel zur Bundesstraße 299 verlaufenden Damm des Ludwig-Donau-Main-Kanals, der eine Ausbreitung der Luftschadstoffbelastung nach Osten verhindert, tragen mittelfristig auch die unter Berücksichtigung ökologischer und landschaftsgestaltender Aspekte neu zu schaffenden Straßenbegleitpflanzungen zur Minderung der Ausbreitung verkehrsbedingter Schadstoffimmissionen bei.

b) Freizeit und Erholung

Der Ludwig-Donau-Main-Kanal dient als wichtiges Naherholungsgebiet für die Anwohner des Ortsteiles Hasenheide der Stadt Neumarkt i.d.OPf. sowie des Ortsteiles Buchberg der Gemeinde Sengenthal und der Gemeinde Sengenthal selbst. Entlang des Ludwig-Donau-Main-Kanals verlaufen regionale und überregionale Rad- und Wanderwege. Dem Wald östlich der Bundesstraße 299 kommt im Wald funktionsplan keine besondere Funktion für die Erholung zu.

Im Nahbereich der Bundesstraße 299 sind die Flächen bereits großen Lärm- und Schadstoffimmissionen ausgesetzt und somit für die Erholung nur wenig attraktiv.

Durch den Ausbau der Bundesstraße 299 wird die Situation nicht erheblich verändert.

Durch die Bundesstraße 299 besteht bereits derzeit ein Trenneffekt zwischen den westlich und östlich liegenden Gebieten. Mit dem dreistreifigen Ausbau wird diese Landschaftszerschneidung in der Grundfläche zwar verbreitert, die bestehende Durchlässigkeit der Bundesstraße 299 in Bezug auf die Nutzung der Freiräume beidseits der Bundesstraße 299 bleibt jedoch erhalten, da die vorhandenen Querungsbauwerke und Wegeverbindungen erhalten werden.

Baubedingte Wirkungen

Während der Bauzeit ist eine Beeinträchtigung auch von weiter von der Bundesstraße 299 entfernt gelegenen, für Erholung genutzte Bereiche durch Lärm-, Abgas- und Staubemissionen möglich.

Anlagenbedingte Wirkungen

Wege und Flächen mit besonderer Bedeutung für die Erholungsnutzung sind durch das geplante Straßenbauvorhaben nicht unmittelbar betroffen. Für Wegeverbindungen einschließlich Querungsmöglichkeiten der Bundesstraße 299 ergeben sich über die Bauzeit hinaus keine Einschränkungen.

Betriebsbedingte Wirkungen

Die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe finden in vorbelasteten Bereichen angrenzend und im Umfeld der bestehenden Bundesstraßentrasse statt. Eine Beeinträchtigung der Erholungsfunktion durch Erhöhung von betriebsbedingten Auswirkungen nach dem Ausbau ist nicht zu erwarten.

Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild und damit auch die für die Eignung des Gebietes für Zwecke der Erholung betreffenden Aspekte der Landschaftsästhetik werden nachfolgend in Ziffer 2.2.2.8 behandelt.

c) Land- und forstwirtschaftliche Nutzung

Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch hat das Bauvorhaben ferner insoweit, als landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen werden, die damit als Produktionsflächen ausfallen. Umfassende Änderungen am landwirtschaftlichen Wegenetz sind mit Ausnahme der Anpassung an die durch den Ausbau der Bundesstraße 299 geänderten Verhältnisse nicht erforderlich. Allerdings müssen aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs die im dreistreifigen Ausbaubereich bei circa Bau-km 0+900 auf der West- und Ostseite der Bundesstraße 299 vorhandenen Zufahrten aufgelassen werden. Die Erschließung der über die westliche Zufahrt angebundene landwirtschaftlichen Grundstücke kann rückwärtig über das vorhandene öffentliche Straßen- und Wegenetz sichergestellt werden. Die Anbindung des bestehenden und an die geänderten Verhältnisse

anzupassenden Wirtschaftsweges östlich der Bundesstraße 299 erfolgt über die ebenfalls an die geänderten Verhältnisse anzupassende Zufahrt bei circa Bau-km 0-040. Aufgrund der entfallenden Zufahrt muss im Zuge des Wirtschaftsweges eine Wendemöglichkeit am Bauende geschaffen werden. Hierzu wird bei circa Bau-km 1+040 ein Wendehammer angelegt.

Das Vorhaben wirkt sich dabei auf den Menschen als Nutzer von Naturgütern aus, indem an landwirtschaftlich genutzten Flächen für das Vorhaben selbst (Straßenkörper und Nebenflächen) circa 0,5 Hektar sowie für die erforderlichen naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen circa 0,1 Hektar benötigt werden.

Nach dem Bayerischen Waldgesetz geschützte Wälder (Schutz-, Bann- und Erholungswald) kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor. Mit dem Vorhaben ist auf der Ostseite der Bundesstraße 299 der Bau eines Weges verbunden, der die Pflege der waldbestandenenen Dämme des Ludwig-Donau-Main-Kanals ermöglicht. Damit ist die Überbauung von rund 600 Quadratmeter Nadelholzforst verbunden. Der Weg fällt als Waldweg beziehungsweise als sonstige dem Wald dienende Fläche jedoch weiterhin unter die Definition von Wald nach Art. 2 Abs. 2 BayWaldG. Eine Rodung im Sinne des Art 9 Abs. 2 BayWaldG liegt daher nicht vor.

Die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen in einem Umfang von rund 570 Quadratmeter dienen nach Abschluss der Bauarbeiten wieder als Waldfläche und stellen somit ebenfalls keine Rodung entsprechend Art. 9 Abs. 2 BayWaldG dar.

2.2.2.4 Schutzgut Tiere und Pflanzen

a) Lebensräume

Westlich der Bundesstraße 299 grenzt ein 150 bis 800 Meter breiter Streifen landwirtschaftlich genutzter Ackerflächen an. Östlich der Bundesstraße 299 befinden sich die bewaldeten Dämme des Ludwig-Donau-Main-Kanals. Zu beiden Seiten der Bundesstraße 299 finden sich mäßig artenreiche Säume.

Hinsichtlich ihrer Biotopfunktion hochwertige Biotoptypen kommen westlich der Bundesstraße 299 nur im Süden vor. Hier gibt es einen nach § 30 BNatSchG geschützten Sandmagerrasen auf lockerem Sandboden, der durch eine naturnahe Hecke von der Bundesstraße 299 abgeschirmt wird. Bei der vom Vorhabenträger durchgeführten Bestandsaufnahme konnten im Sandmagerrasen unter anderem das auf der Roten Liste Bayern als gefährdet eingestufte Berg-Sandglöckchen und das ebenso eingestufte Gewöhnliche Silbergras gefunden werden. Südlich des Sandmagerrasens befindet sich zwischen der Bundesstraße 299 und einer Ackerfläche eine weitere naturnahe Hecke.

Während auf der westlichen Seite des Dammes überwiegend Kiefern wachsen ist die östliche kanalzugewandte Seite mit mittelalten Stieleichen und teils auch Schwarzerlen bestockt. Die Laubgehölze sind Teil der amtlichen Biotopkartierung (Biotop 6734-0042). Zu beiden Seiten der Bundesstraße 299 finden sich mäßig artenreiche Säume, wobei die bewaldeten Bereiche durch einen bis zu 12 Meter breiten mäßig artenreichen Saum von der Straße getrennt sind.

Der Wasserkörper des Ludwig-Donau-Main-Kanals konnte sich naturnah entwickeln und entspricht dem Lebensraumtyp 3150 (natürliche und naturnahe nährstoffreiche Stillgewässer mit Laichkraut- oder Froschbissgesellschaften). Im Norden des Bezugsraumes gibt es einige Privatgärten. Im Süden quert die Bundesstraße 299 den Ludwig-Donau-Main-Kanal, wodurch es zu einer gut 100 Meter breiten Schneise im Kiefernforst gekommen ist.

Bereits mit dem im Jahr 2008 abgeschlossenen Neubau der Ortsumgehung Neumarkt i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 299 (2. Bauabschnitt, Verlegung bei Sengenthal) waren im geplanten Ausbaubereich erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes verbunden. Verblieben sind im Wesentlichen die Vorbelastungen durch die Zerschneidung des Kiefernforstes sowie durch die Emissionen des Straßenverkehrs auf der Bundesstraße 299.

Bezüglich der Einzelheiten wird auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlagen 1, Kapitel 5.2.1; 19.1.1, Kapitel 2.2 sowie 19.2, Kapitel 2.2) verwiesen.

b) Lebensraumtypische Tier- und Pflanzenarten

Die offene Landschaft westlich der Bundesstraße 299 liefert die Voraussetzung für ein Vorkommen der Feldlerche. Die Gehölze können dagegen von an Hecken gebundenen Arten, wie unter anderem der Goldammer, der Klappergrasmücke und der Dorngrasmücke als Brut- und Lebensstätten genutzt werden.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme konnte entlang der Bundesstraße 299 die Zauneidechse vereinzelt mit mehreren juvenilen Exemplaren nachgewiesen werden. Der Sandmagerrasen mit anschließendem Heckensaum ist als Fortpflanzungs- und Ruhestätte der Art einzustufen. Die Säume entlang der Bundesstraße 299 und die südlich anschließende Feldhecke werden dagegen von der Zauneidechse nur als Streifgebiete beziehungsweise Wanderkorridore genutzt. Hier ist die Zauneidechse nur während ihrer aktiven Phase zwischen April und September anzutreffen.

Im Übrigen wird bezüglich der Einzelheiten auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlagen 1, Kapitel 5.2.1; 19.1.1, Kapitel 2.2 sowie 19.2, Kapitel 2.2) verwiesen.

c) Naturschutzrechtlich geschützte Gebiete und Bestandteile der Natur

Im Untersuchungsgebiet kommt kein Vogelschutzgebiet des Netzes Natura 2000 im Sinne des § 32 BNatSchG vor. Das vom Untersuchungsgebiet berührte FFH-Gebiet 6734-371 „Binnendünen und Albtrauf bei Neumarkt i.d.OPf.“ weist einen Abstand von rund 100 Meter zum geplanten Ausbavorhaben auf, so dass kein unmittelbarer Eingriff in das FFH-Gebiet erfolgt.

Im Untersuchungsgebiet sind keine Naturschutzgebiete, geschützte Landschaftsbestandteile und Naturparke im Sinne des § 20 Abs. 2 BNatSchG vorhanden.

Westlich der Bundesstraße 299 reicht das Landschaftsschutzgebiet LSG-00121.02 „Buchberg“ in das Untersuchungsgebiet hinein. Im südlichen und nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes sind Teile dieses Landschaftsschutzgebietes in Randbereichen vom Ausbau der Bundesstraße 299 betroffen. Weitere geschützte Teile von Natur und Landschaft gemäß §§ 23 bis 29 und § 32 BNatSchG kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor.

Nach dem Bayerischen Waldgesetz geschützte Wälder (Schutz-, Bann-, Erholungswald) kommen im Untersuchungsgebiet ebenfalls nicht vor.

d) Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Eingriffen

Bereits durch den bestandsorientierten Ausbau der Bundesstraße 299, wobei weder bezüglich der Lage noch der Höhe des Streckenverlaufs Änderungen vorgesehen sind, können die Eingriffe reduziert werden.

Bei der Planung wurden die Anforderungen der Umweltfachgesetze, insbesondere des Naturschutzrechts sowie des Wasser- und Waldrechtes berücksichtigt. Im Vollzug dieser Gesetze beinhaltet die Planung bei schutzgutweiser Betrachtung folgende Vermeidungsmaßnahmen (V-Maßnahmen) und Gestaltungsmaßnahmen (G-Maßnahmen), wobei die aufgeführten Maßnahmen zum Teil ein zwingendes Erfordernis aus der saP darstellen:

Vermeidungsmaßnahmen:

Maßnahme 1 V: jahreszeitliche Beschränkung der Beseitigung von Gehölzen und Baufeldräumung auf den Zeitraum zwischen 1. Oktober und 28./ 29. Februar.

Maßnahme 2 V: zeitliche Beschränkung des Baubeginns auf die gleiche Winter-saison wie die Baufeldräumung (1. Oktober bis 28./29. Februar).

Maßnahme 3 V: Errichtung eines Biotopschutzzaunes entlang besonders empfindlicher Habitate im Grenzbereich des Bauvorhabens.

Gestaltungsmaßnahme:

Maßnahme 1 G: Ansaat der Böschungsfleichen mit einer Saatgutmischung Extensivwiese mit hohem Anteil an Blühpflanzen und Kräutern.

e) Kompensationsmaßnahmen

Das Maßnahmenkonzept wird aus den betroffenen Funktionen und Werten von Naturhaushalt und Landschaftsbild sowie den vorliegenden Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie aus den Ergebnissen der Bestandserfassungen abgeleitet.

Die mit der geplanten Baumaßnahme verbundenen Auswirkungen auf den Naturhaushalt sollen kompensiert werden. Dies bedeutet einerseits, dass die betroffenen Lebensräume – soweit aufgrund standörtlicher Gegebenheiten des Naturraums möglich – wiederhergestellt oder neu geschaffen werden, andererseits aber auch betroffene Flächen, Funktionen und räumliche Beziehungsgefüge (Lebensraumabfolgen, Verbundsysteme) wiederhergestellt oder neu geschaffen werden. Als Kompensationsbedarf für die flächenbezogen bewertbaren Merkmale und Ausprägungen des Schutzgutes Arten und Lebensräume (§ 7 Abs. 2 S. 1 BayKompV) sind nach Feststellung des Vorhabenträgers 85.848 Wertpunkte zugrunde zu legen, der auf den zur Verfügung stehenden und nachfolgend näher beschriebenen Kompensationsflächen in vollem Umfang abgedeckt werden kann. Auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 9.1, Unterlage 9.2, Unterlage 19.1.1, Kapitel 5), die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer 3.2.5.3.4 dieses Beschlusses sowie die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.4 wird Bezug genommen.

Dem Grundsatz des hierarchischen Kompensationsansatzes folgend wurden vom Vorhabenträger folgende Maßnahmen zur Kompensation der Habitatverluste beziehungsweise Habitatminderung der betroffenen Arten (artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen), Maßnahmen zur Kompensation von beeinträchtigten Biotopen, Lebensraumfunktionen, Funktionen von Boden und weiteren Schutzgütern (naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen aus der Eingriffsregelung) entwickelt.

- Maßnahme 1 A_{CEF}: Anlage von Blühstreifen für die Feldlerche
- Maßnahmenkomplex 1 E „Sicherung und Entwicklung von strukturreichem Wald“
 - Maßnahme 1.1 E: Entwicklung eines naturnahen Schwarzerlenbruchwaldes südlich von Deining durch Waldumbau,
 - Maßnahme 1.2 E: Entwicklung eines artenreichen Extensivgrünlands entlang des Waldrandes,

- Maßnahme 1.3 E: Sicherung von naturnahen Sumpfwäldern und
- Maßnahme 1.4 E: Sicherung eines Großröhrichtes.

Die Maßnahmen, die den Kompensationsbedarf nach der Bayerischen Kompensationsverordnung erfüllen, liegen nördlich von Weidenwang (Maßnahme 1 A_{CEF}) sowie südlich von Deining in der Gemarkung Mittersthal (Maßnahmekomplex 1 E). Der Maßnahmekomplex 1 E liegt dabei innerhalb des FFH-Gebietes 6935-371.02 „Weiße, Wissinger, Breitenbrunner Laaber und Kreuzberg bei Dietfurt“. Südlich daran angrenzend liegt das Naturschutzgebiet 00193.01 „Weiße Laaber bei Waltersberg“.

Geeignete Flächen für einen Ausgleich in unmittelbarer Nähe des Eingriffs stehen nicht zur Verfügung. Die Flächen südlich von Deining liegen zwar nicht im selben Naturraum wie der Eingriff, liegen aber nur 8 Kilometer entfernt und somit immer noch in räumlicher Nähe zum Eingriff. Es bietet sich hier die Möglichkeit, durch eine Ersatzmaßnahme das Tal der Weißen Laaber als einen Lebensraum mit natürlicher Biotopstruktur weiterzuentwickeln. Besonders die im Naturschutzgebiet gelegenen Flächen weisen bereits einen hohen Wert als Feuchtlebensraumkomplex auf. Nördlich an das Schutzgebiet schließt eine Gruppe aus drei ehemaligen Fischteichen an, die mittlerweile abgefischt wurden. Es sind entsprechende Pflegemaßnahmen zur weiteren naturschutzfachlichen Aufwertung der Gewässer vorgesehen, die nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind. Nördlich dieser Weiher schließen die für dieses Projekt vorgesehen Ersatzmaßnahmenflächen an. Es handelt sich hierbei um Forstflächen mit unterschiedlicher Ausprägung, die durch Sicherung beziehungsweise Umwandlung in Laubwälder feuchter Standorte umgewandelt werden sollen (Planordner: Unterlage 9.4). Ziel ist die Vergrößerung des innerhalb der Grenzen des Naturschutzgebietes bestehenden Feuchtlebensraumkomplexes.

Dies entspricht dem Erhaltungsziel 15 des FFH-Gebietes 6935-371.02 (Stand: 19. Februar 2016):

„Erhalt gegebenenfalls Wiederherstellung der Auenwälder mit standortheimischer Baumartenzusammensetzung sowie naturnaher Bestands- und Altersstruktur. Erhalt typischer Elemente der Alters- und Zerfallsphase, insbesondere von ausreichend Biotop- und Totholzbäumen. Erhalt eines naturnahen Gewässerregimes. Erhalt von Sandanlandungen, Kalktuffbildungen und Verlichtungen.“

Umweltauswirkungen

Das Schutzgut Tiere und Pflanzen wird durch unterschiedliche Wirkfaktoren, die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung auch in Bezug auf die sonstigen Schutzgüter von Relevanz sind, beeinflusst. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang der

vorhabenbedingte Schadstoffaustrag in die Luft, Verkehrslärm, die Ableitung des Straßenoberflächenwassers, vorhabenbedingte Flächenumwandlung und Bodenversiegelung sowie Durchschneidungs- und Trenneffekte. Hinzu kommen (mittelbare) Auswirkungen auf angrenzende Flächen.

Bau- und anlagenbedingte Wirkungen

Für Baustelleneinrichtungen sind überwiegend Flächen im Bereich von Vegetationsbeständen ohne Biotopstatus bevorzugt auf weniger wertvollen Straßennebenflächen vorgesehen. Die Flächen werden vorübergehend in Anspruch genommen und nachfolgend renaturiert. Eine erhebliche Beeinträchtigung ist damit nicht verbunden.

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen empfindlicher Biotope im Nahbereich des Eingriffs sowie von Biotopen mit langen Entwicklungszeiten oder mit Funktionen für planungsrelevante Tierarten wird die Baufeldfreimachung jahreszeitlich auf den Zeitraum 1. Oktober bis 28./29. Februar eingeschränkt (Maßnahmen 1 V und 2 V). Zusätzlich werden im unmittelbaren Baustellenbereich Biotopschutzzäune aufgestellt (Maßnahme 3 V).

Durch das Vorhaben ergeben sich durch Versiegelung, Überbauung und temporäre Inanspruchnahme Beeinträchtigungen der Biotope im Eingriffsbereich. Als höherwertige Biotope betrifft dies vor allem den Sandmagerrasen westlich der Bundesstraße 299 und in geringem Maße den Kiefernforst östlich der Bundesstraße 299. Durch eine Anpassung des Baufeldes konnte ein direkter Eingriff in den Sandmagerrasen vermieden werden, so dass nur eine Zunahme der mittelbaren Beeinträchtigung durch Schadstoffimmissionen bleibt. Der Ludwig-Donau-Main-Kanal mit den angrenzenden und als Biotop kartierten Feldgehölzen auf dem der Bundesstraße 299 abgewandten Seite des Damms ist durch den Eingriff nicht betroffen. Im Bereich des Wendehammers ist die Fällung von Bäumen erforderlich. In diesem Bereich konnten keine für die potentiell vorkommenden Fledermausarten geeigneten Höhlenbäume nachgewiesen werden. Für den dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 sind insgesamt keine Eingriffe in Waldbestände mit Höhlen- oder Horstbäumen notwendig. Ebenso werden keine Hecken oder Straßenbegleitgehölze in Anspruch genommen. Betroffenheiten der Baumhöhlenbrüter sowie aller Heckenbrüter oder Vogelarten, die in der Nähe von Hecken am Boden brüten, sind somit nicht eingriffsrelevant. Eine Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Freibrüter wird durch die jahreszeitliche Beschränkung der Baufeldfreimachung (Maßnahme 1 V) vermieden.

Mit der jahreszeitlichen Beschränkung der Baufeldräumung und des Baubeginns (Maßnahmen 1 V und 2 V)

- können unmittelbare Beeinträchtigungen des Lebensraums der Zauneidechse ausgeschlossen werden und
- die sich auf Nahrungslebensräume nachrangiger Bedeutung und Wanderkorridore beschränkenden betroffenen Bereiche für diese Art unattraktiv werden.

Gegenüber benachbarten Bautätigkeiten sind Zauneidechsen sehr störungstolerant. Die Streifgebiete der Zauneidechse, die im Wesentlichen den Straßenböschungen und -gräben entsprechen, gehen zwar durch den Ausbau der Bundesstraße 299 temporär verloren. Nach Beendigung der Bautätigkeit ist jedoch von einer schnellen Wiederbesiedlung der Straßenböschungen durch die Zauneidechse auszugehen.

Auf die Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Planordner: Unterlage 19.1.3) wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Verkehrs- und betriebsbedingte Wirkungen

Der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor für die Tier- und Pflanzenwelt, der über die direkte Flächeninanspruchnahme hinausgeht, wird durch den geplanten dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 verbreitert. Für die Tierwelt ergeben sich durch Verkehr, über die bereits bestehenden Vorbelastungen der bestehenden Bundesstraße 299 hinaus, keine weiterreichenden betriebsbedingten Effekte. Lediglich für die Feldlerche ist mit dem Ausbau der Bundesstraße 299 eine Störung und zudem eine Funktionsbeeinträchtigung von Fortpflanzungsstätten verbunden. Unter Hinweis auf die Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Planordner: Unterlage 19.1.3) kann die Minderung der Habitatqualität durch die Effekte der Straße mit einer Maßnahme zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (Maßnahme 1 A_{CEF}) ausgeglichen werden. Hierzu wird bei Weidenwang ein dauerhafter Blühstreifen angelegt, der die Habitatqualität der umliegenden Ackerlandschaft für die Feldlerche erhöht und somit die Brutpaardichte in diesem Gebiet erhöhen kann.

Bezüglich der näheren Einzelheiten wird auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 9.3, Maßnahmeblätter 1 A_{CEF} und 1 E; Unterlage 19.1.1, Kapitel 5.1) sowie die nachfolgenden Ausführungen zum Naturschutz in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.5, insbesondere Ziffer 3.2.5.3.4 (Kompensationsmaßnahmen) dieses Beschlusses verwiesen.

2.2.2.5 Schutzgut Boden

Die Bodenverhältnisse im Untersuchungsgebiet ergeben sich aus den geologischen Bedingungen. Das Untersuchungsgebiet befindet sich laut geologischer Karte größtenteils in einem Gebiet mit anmoorigem Untergrund. Auch die Bodenschätzungskarte des Bayerischen Landesamtes für Umwelt zeigt für das Untersuchungsgebiet Moorböden die vermutlich aus einem Niedermoor entstanden sind. Der Boden wird

mittlerweile als Ackerland genutzt, wodurch sich schon eine Reduktion des Torfanteils ergeben haben sollte. Laut Bodenübersichtskarte ist im nördlichen Bezugsraum mit anmoorigen, sandigen Grundwasserböden zu rechnen. Nach Süden verliert sich der anmoorige Charakter und es liegen sandige Grundwasserböden (Gley, Braunerde-Gley) vor. Der Boden verfügt im aktuellen Zustand über kein hohes Standortpotenzial für die natürliche Vegetation, da die ehemals vernässten anmoorigen Standorte entwässert und bis zur heutigen Zeit ackerbaulich genutzt werden. Als Standort für die landwirtschaftliche Nutzung kommt dem Boden im entwässerten Zustand eine hohe Bedeutung zu. Am südlichen Ende des Untersuchungsgebietes bestimmen pleistozäne Flugsande die Bodenverhältnisse und führen durch den hohen Sandanteil zu einem bodenbedingt trockenen Stockwerkprofil. Als Standort für die landwirtschaftliche Nutzung kommt diesem Boden nur eine geringe Bedeutung zu.

Der Eingriffsbereich befindet sich laut Regionalplan der Region Regensburg innerhalb des landschaftlichen Vorbehaltsgebiets „Sandföhrenwälder südlich Neu- markt i.d.OPf.“. Hierbei handelt es sich um Sanddünen mit stellenweise hochwertigem Quarzsand mit teilweise großer Bedeutung für die Trinkwasserversorgung und oft wertvoller Vegetation. Eine Gewinnung von Sand entsprechend dem Ziel B IV 2.1 des Regionalplans findet im Eingriffsbereich nicht statt.

Östlich der Straße ist der Boden durch das Bauwerk des westlichen Dammes des Ludwig-Donau-Main-Kanals geprägt und somit bereits anthropogen überformt.

Umweltauswirkungen

Zur Beurteilung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf das Schutzgut Boden in seiner Eigenschaft als Speicher und Puffer im Naturkreislauf, als Lebensraum und als Ertragsgrundlage für die land- und forstwirtschaftliche Produktion sind im Wesentlichen folgende Faktoren als relevant anzusehen:

- Flächenumwandlung,
- (Neu-)Versiegelung der biologisch aktiven Bodenoberfläche
- Schadstoffeintrag, vor allem infolge einer Konzentration von Schadstoffen am Fahrbahnrand,
- Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus (Einschnitte, Überbauung und Überschüttung des natürlich gewachsenen Bodens) sowie Bodenverdichtungen im Bereich von Seitenablagerungen und Dämmen
- Beeinträchtigung der natürlichen Filter-, Schutz-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften des Bodens (wie Oberflächenwasserabfluss, Beeinflussung der Grundwasserneubildung).

Daneben kommt es auch zu Beeinträchtigungen der Nutzungsfunktionen des Bodens.

Baubedingte Wirkungen

Im Baufeldbereich treten während der Bauphase entlang der Trasse Beeinträchtigungen des Bodens durch Überschüttung und Verdichtung durch Baufahrzeuge auf. Nach Beendigung der Baumaßnahme werden die Flächen wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden können so reduziert werden. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.4 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Anlagenbedingte Wirkungen

Belebter Boden geht bei dem verfahrensgegenständlichen Ausbauvorhaben durch Versiegelung (Verlust von Bodenfunktionen, überwiegend in bereits beeinträchtigten Bankett- und Böschungsbereichen des vorhandenen Straßenkörpers) verloren und wird durch die Überbauung (neue Böschungen, Bankette) beansprucht.

Im Zuge der Ausbaumaßnahme wird eine Fläche von rund 0,89 ha neu versiegelt. Die Versiegelung von Boden bedeutet neben dem dauerhaften Verlust aller Bodenfunktionen die Inanspruchnahme eines nicht vermehrbaren Naturgutes und stellt somit eine nachhaltige Beeinträchtigung des Bodenpotenzials dar. Versiegelung, das heißt die Verdichtung oder Abdichtung der Bodenoberfläche mit undurchlässigen Materialien verhindert natürliche Austauschprozesse zwischen Boden, Wasser und Luft (Wasserversickerung, Verdunstung), erhöht den Oberflächenwasserabfluss und hat somit Auswirkungen auf Bodenlebewesen, Wasserhaushalt und Vegetation. Bebauung und Versiegelung führen demnach nicht nur zu einer quantitativen Inanspruchnahme von Freiflächen, sondern auch zu einer qualitativen Veränderung der ökologischen Bedingungen selbst. Wesentliche Folgen der neu zu errichtenden Verkehrsflächen sind deshalb:

- beschleunigter Oberflächenwasserabfluss,
- Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus und
- Beeinflussung der Grundwasserneubildung.

Durch die Versiegelung wird in die Regelfunktionen (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktionen), die Produktionsfunktionen und die Lebensraumfunktionen eingegriffen. Die versiegelte Bodenfläche steht künftig nicht mehr so wie bisher als Lebensraum für Menschen und Tiere zur Verfügung. Die versiegelte Fläche und die Fläche der begleitenden Böschungen, Wege und Nebenanlagen werden darüber hinaus der land- und forstwirtschaftlichen Produktion entzogen. Im Bereich der versiegelten Fläche entfällt die Regulierungs- und Speicherfunktion (wie beispielsweise für Niederschlagswasser) des Bodens vollständig.

Die vorliegende Ausbauplanung orientiert sich am Bestand und vermeidet dadurch erhebliche neue Reliefänderungen. Durch die weitgehende Inanspruchnahme von

Flächen des bestehenden Straßenkörpers wird die Inanspruchnahme von zusätzlichen Flächen durch das Bauvorhaben minimiert. Für Baustelleneinrichtungen werden nach Möglichkeit bestehende beziehungsweise geplante Straßenebenenflächen sowie das bestehende Straßen- und Wegenetz vorübergehend in Anspruch genommen. Die während der Bauzeit beanspruchten Flächen (rund 1,7 ha) werden rekultiviert, so dass sowohl die Speicher- und Reglerfunktion als auch die Lebensraumfunktion nicht nachhaltig verloren gehen.

Betriebsbedingte Wirkungen

Die an die Straßentrasse angrenzenden Böden können auch durch Schadstoffeinträge und Luftschadstoffe sowie baubedingt (Bodenverdichtungen, Einsatz von Baumaschinen) beeinträchtigt werden. Der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, in dem ein erhöhter Schadstoffeintrag stattfindet, wird durch den Ausbau entsprechend verbreitert. Als Schadstoffquellen kommen insbesondere Reststoffe aus der Kraftstoffverbrennung sowie der Abrieb von Reifen, Bremsbelägen und Fahrbahndecken sowie Auftausalze in Betracht.

Grundsätzlich können die mit den Abgasen und von den Kraftfahrzeugen selbst emittierten Schadstoffe zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen und weitergehend auch negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser entfalten. Dies gilt auch dann, wenn die gesetzlich festgesetzten Immissionsgrenzwerte der einzelnen Kraftfahrzeuge eingehalten werden, weil sich auch in kleinen Mengen emittierte Schadstoffe im Boden anreichern und zwar in der Regel im unmittelbaren Nahbereich der Trasse. Die Schadstoffbelastung im Umfeld von zum Teil verkehrlich hoch belasteten Straßen wurde in der Vergangenheit wiederholt wissenschaftlich untersucht. Dabei erstreckte sich das Untersuchungsprogramm vorwiegend auf Schwermetalle, die Belastung mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen sowie Einträge von Auftausalz. Eine Prognose der von der Bundesstraße 299 ausgehenden Auswirkungen muss sich auf die vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse stützen (vgl. § 16 Abs. 5 S. 1 UVPG):

Aufgrund der der Planfeststellungsbehörde allgemein vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse lässt sich somit insgesamt feststellen, dass sich die Schadstoffbelastung des Bodens auf den unmittelbaren Trassenbereich und dort auf einen Geländestreifen von höchstens etwa 10 Meter beidseits der verbreiterten Trasse konzentriert und mit zunehmender Entfernung von der Trasse abnimmt (BAST, Heft V 122, 2005 und Bayerisches Landesamt für Umwelt – Umwelt und Verkehr, 2001). Durch die Baumaßnahme wird der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, in dem ein erhöhter Schadstoffeintrag bereits jetzt stattfindet, entsprechend verbreitert und um die neuen Fahrbahnbreiten verlagert. Prognosen, die unter Berücksichtigung einer Verkehrszunahme in den Jahren 2005 bis 2035 erstellt wurden, ergeben

aber, dass aufgrund der in Zukunft verringerten Fahrzeugemissionen und des verbesserten Verkehrsflusses nicht mit vermehrten Schadstoffeinträgen zu rechnen ist. Der betriebs- oder unfallbedingte Eintrag von Schadstoffen (wie Tausalztlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl) ergibt sich vor allem im bereits stark belasteten Nahbereich der Trasse.

Beeinträchtigungen des Bodens während des Baubetriebs wie beispielsweise durch den Baustellenverkehr oder das Betanken von Maschinen, werden entlang der Trasse und den Baustellenzufahrten nicht ganz auszuschließen sein. Hierzu enthält dieser Beschluss jedoch in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3.1 entsprechende Auflagen, die entsprechende Sicherungs- und Vorsorgemaßnahmen vorsehen.

Zudem existiert beim Betrieb einer Straße immer eine potenzielle Gefährdung des Bodens (und des Schutzgutes Wassers) durch Unfälle mit Gefahrguttransporten. Die Gefahr der Ausbreitung unfallbedingter Kontaminationen und einer dauerhaften Schädigung des Bodens lässt sich jedoch durch die heute praktizierten Sicherungsverfahren wie Abtrag und Austausch von Bodenmaterial in der Regel beherrschen.

Negative Einflüsse auf das Schutzgut Wasser durch den Schadstoffeintrag in den Boden sind aufgrund der nachfolgend unter Ziffer 2.3.4 dargelegten Faktoren weitgehend minimiert.

2.2.2.6 Schutzgut Wasser

Hydrogeologisch liegt das Untersuchungsgebiet im nördlichen Teil in einem Bereich wasserstauer Ton- und Mergelsteinschichten, im Süden handelt es sich um quartäre Flussschotter aus sandigem Kies. Am südlichen Ende des Ausbauabschnitts, im Bereich in dem die Bundesstraße 299 den Ludwig-Donau-Main-Kanal quert, befindet sich ein Teil der Schutzzone II des Wasserschutzgebietes „Neumarkt Miss“ innerhalb des Untersuchungsgebietes.

Östlich und parallel zur Bundesstraße 299 verläuft in einem Abstand von rund 70 Metern der Ludwig-Donau-Main-Kanal, ein Gewässer III. Ordnung. Entsprechend dem Umweltatlas des Bayerischen Landesamtes für Umwelt handelt es sich um kein Wasserrahmenrichtliniegewässer. Abgesehen vom Ludwig-Donau-Main-Kanal befinden sich im Untersuchungsgebiet keine weiteren Oberflächengewässer.

Festgesetzte Überschwemmungsgebiete, Heilquellenschutzgebiete oder Risikogebiete nach dem Wasserhaushaltsgesetz kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor.

Umweltauswirkungen

a) Oberflächenwasser

Das anfallende Oberflächenwasser wird wie bisher über Straßenböschungen und Mulden großflächig versickert. Veränderungen im örtlichen Gewässersystem sind

nicht zu erwarten. Ein Eingriff in festgesetzte Überschwemmungsgebiete findet nicht statt und Retentionsraum geht nicht verloren.

Baubedingte Wirkungen

Ein ausbaubedingter Eingriff in den Ludwig-Donau-Main-Kanal erfolgt nicht und ist auch nicht erforderlich.

Bei der Bauausführung sind die Vorschriften zum Schutz der Gewässer (Verhinderung von Schadstoffeinträgen in Grund- und Oberflächenwasser) und im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen einzuhalten. Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3.1 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Anlagenbedingte Wirkungen

Die beim Schutzgut Boden angesprochene Versiegelung wirkt sich auch auf das Schutzgut Wasser aus, da die entsprechenden Flächen künftig nicht mehr sickertauglich sind. Infolge der zusätzlichen Versiegelung von Flächen kommt es bei Niederschlägen daher zu einem vermehrten Oberflächenwasserabfluss. Auswirkungen ergeben sich bei Starkregenereignissen durch die Einleitung des nicht über die Straßenböschungen und Mulden großflächig versickerten Oberflächenwassers in den Ludwig-Donau-Main-Kanal. Bei entsprechenden Starkregenereignissen kann es zwar zu Ausuferungen und Überschwemmungen des nachfolgenden Graben- und Muldensystems kommen. Dabei treten jedoch keine Verhältnisse ein, die nicht schon derzeit natürlicherweise bei Starkniederschlägen vorkommen.

Bei der Bauausführung selbst sind, wie bereits ausgeführt, die Vorschriften zum Schutz der Gewässer (Verhinderung von Schadstoffeinträgen in Grund- und Oberflächenwasser) und im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen eingehalten.

Betriebsbedingte Wirkungen

Während des Betriebs der Bundesstraße 299 werden die durch den Fahrzeugverkehr erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe (Straßenabrieb, Reifenabrieb, Tropfverluste) als Schweb- oder Feststoff vom Niederschlagswasser abtransportiert.

Mit der vorgesehenen flächenhaften Versickerung über die Straßenböschungen und Versickerung über Mulden, die entsprechend den einschlägigen Regelwerken hergestellt werden, wird die Grundwasserneubildung gefördert, die Wassermenge, die oberirdisch abfließen und damit zu Überflutungen führen kann, deutlich begrenzt und die Filterkapazität und damit Reinigungskraft des Bodens bestmöglich ausgenutzt. Chloride aus der Salzstreuung werden durch Absetzvorgänge in den Versickermulden gepuffert.

b) Grundwasser

Besondere Aufmerksamkeit ist den bau- und betriebsbedingten Auswirkungen des geplanten Ausbauvorhabens auf das vorhandene Grundwasserpotenzial zu widmen. Wie in vorstehender Ziffer 2.2.2.5 ausgeführt, befindet sich der Eingriffsbereich innerhalb des landschaftlichen Vorbehaltsgebietes „Sandföhrenwälder südlich Neumarkt i.d.OPf.“ mit seinen Sanddünen mit stellenweise hochwertigem Quarzsand, der für die Trinkwasserversorgung teilweise von großer Bedeutung ist. Das Wasserschutzgebiet „Neumarkt Miss“ erstreckt sich über weite Teile der Sanddünenfelder östlich der Bundesstraße 299 und des Ludwig-Donau-Main-Kanales und weist einen Abstand von rund 50 Meter zur Bundesstraße 299 auf. Das Wasserschutzgebiet wird durch den Ludwig-Donau-Main-Kanal räumlich von der Ausbaumaßnahme getrennt. Zu negativen Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung führt die neu hinzukommende Bodenversiegelung von rund 0,89 Hektar.

Für den westlich des Dammes des Ludwig-Donau-Main-Kanals neu zu errichtenden Wirtschaftsweg ist ein rund 15 Meter tiefer Einschnitt in diesen hier an der Sohle rund 60 Meter breiten Damm erforderlich. Ein Anschnitt des Grundwassers ist jedoch nicht zu erwarten, da der Eingriff im Bereich des künstlich angelegten Erdwalls des Ludwig-Donau-Main-Kanals erfolgt und in diesem Bereich kein Grundwasser zu erwarten ist.

Bezüglich des auf den Böschungsflächen anfallenden Oberflächenwassers ist durch die Ausnutzung der Filterwirkung der über dem Grundwasser liegenden Bodenschichten zu erwarten, dass der Eintrag eventuell mitgeführter Schadstoffe in das Grundwasser weitgehend vermieden werden kann. Auch durch Sedimentation sowie physikalische, chemische und mikrobiologische Vorgänge im Boden wird der Schadstoffgehalt des Oberflächenwassers auf dem Weg zum Grundwasser verringert.

2.2.2.7 Schutzgut Luft und Klima

Die Luft stellt in ihrer spezifischen Zusammensetzung eine besondere Lebensgrundlage für Mensch, Tiere und Pflanzen dar. Bei der Betrachtung des Schutzgutes Luft werden im Wesentlichen Aspekte der Luftreinhaltung erfasst. Das Schutzgut Luft wird bestimmt von der vorhandenen Vor- und Grundbelastung sowie der straßen- und verkehrsbedingten Zusatzbelastung.

Immissionsgrenzwerte und Zielwerte für Luftschadstoffe sind in der 39. BImSchV enthalten. Weitere Orientierungswerte finden sich in der "Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft" (TA-Luft).

Die Vorbelastung setzt sich aus den Beiträgen von Hausbrand, Straßenverkehr und Gewerbe zusammen. Den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) können Anhaltswerte für die Grundbelastung entnommen werden. Weiterhin können mit dem in der Richtlinie enthaltenen Rechenverfahren die verkehrsbedingten Immissionen abgeschätzt werden.

Das Untersuchungsgebiet liegt in einem Tal zwischen Ludwig-Donau-Main-Kanal und dem Buchberg. Als Frischluftentstehungsgebiet dienen die außerhalb des Bezugsraumes gelegenen bewaldeten Hänge des Buchbergs. Die Frischluft sammelt sich im Bezugsraum, kann aber von dort aufgrund der vorhandenen Barrieren bestehend aus den Dämmen des Ludwig-Donau-Main-Kanals und der Staatsstraße 2238 nur schwer nach Norden oder Westen in besiedelte Gebiete abfließen. Da zwischen Neu- markt i.d.OPf. und der Ortschaft Buchberg das Gelände so gut wie kein Gefälle aufweist, kann es bei selten auftretendem Nordostwind auch zu einer Verlagerung der Luftmassen in Richtung der Ortschaft Buchberg kommen. Die baumbestandenen Böschungen der Dämme des Ludwig-Donau-Main-Kanals schirmen die östlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals gelegenen Siedlungsflächen gegenüber der Bundesstraße 299 ab.

Umweltauswirkungen

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren. Dabei anfallende Emissionen treten überwiegend in gasförmigem, zum Teil auch in festem Zustand auf. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Abgasemissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem LKW-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die wichtigsten Substanzen, die emittiert werden, sind Kohlenmonoxid, Kohlendioxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Staub und Ruß.

Die Ausbreitung der Emissionen aus dem Fahrzeugverkehr an freier Strecke hängt von zahlreichen Faktoren ab. Zu nennen sind insbesondere meteorologische Bedingungen sowie fotochemische und physikalisch-chemische Umwandlungsprozesse, aber auch die Topographie sowie Anpflanzungen am Straßenrand. Tendenziell haben Untersuchungen jedoch ergeben, dass die Schadstoffkonzentrationen mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand relativ rasch abnehmen. Vorliegend ist aufgrund der bestehenden Dämme des Ludwig-Donau-Main-Kanals mit einer stärkeren Konzentration im direkten Umfeld der Bundesstraße 299 selbst zu rechnen, wobei sich hinter diesen Dämmen die Schadstoffbelastung vermindern wird.

Durch das geplante Bauvorhaben wird kein Frischluftentstehungsgebiet beeinträchtigt und bestehende Frisch- oder Kaltluftleitbahnen bleiben erhalten. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass bereits eine entsprechende Vorbelastung durch die

Bundesstraße 299 besteht und die prognostizierte Verkehrszunahme gering ist (Zunahme zwischen 2015 und 2035 um 10%), ist von keiner erheblichen Verschlechterung der lufthygienischen und klimatischen Ausgleichsfunktion auszugehen.

Die vom Vorhabenträger vorgelegte Abschätzung der Immissionsbelastung durch Luftschadstoffe (Planordner: Unterlage 17.2) hat ergeben, dass alle Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden (vgl. im Einzelnen die Ausführungen zu vorstehender Ziffer 2.2.2.3).

Die Wechselwirkungen verschiedener Schadstoffe untereinander werden von der aktuellen Wirkungsforschung zwar diskutiert, sind jedoch in keiner Weise greifbar oder quantifizierbar. Solange insoweit keine gesicherten Erkenntnisse vorliegen, bewegt man sich bei der Erwägung möglicher Synergieeffekte im Bereich der Spekulation. In der Umweltverträglichkeitsprüfung ist aber ausdrücklich die "Berücksichtigung des allgemeinen Kenntnisstandes und der allgemein anerkannten Prüfmethode" gefordert, sodass zur Beurteilung der Schadstoffbelastung der Luft und der Auswirkungen auf die Umwelt die lufthygienischen Orientierungswerte weiterhin als maßgebliche Bewertungskriterien anzusehen sind.

Die vorgenommenen Betrachtungen etwaiger Beeinträchtigungen des Schutzgutes Luft korrelieren zwangsläufig mit Beeinträchtigungen anderer Schutzgüter, wie beispielsweise Mensch, Tiere, Pflanzen, Boden und Wasser. Diese Schutzgüter werden hinsichtlich des denkbaren Beeinträchtigungspotenzials durch Luftschadstoffe an anderer Stelle dieses Planfeststellungsbeschlusses beurteilt. Insoweit wird in diesem Teil hierauf Bezug genommen.

Insgesamt ist festzustellen, dass das Vorhaben zwar zu einer Erhöhung der verkehrsbedingten Luftschadstoffe führt, die Grenzwerte der 39. BImSchV aber eingehalten werden, so dass von keiner erheblichen Beeinträchtigung des Schutzgutes Luft auszugehen ist. Zur Minderung der Ausbreitung verkehrsbedingter Schadstoffemissionen können auch die in der Planung vorgesehenen Straßenbepflanzungen sowie die vorhabenbedingte Verflüssigung des Verkehrs beitragen.

Der Ausbau der Bundesstraße 299 führt in diesem Abschnitt zwar nur zu einer geringen Steigerung der Verkehrszahlen, jedoch nimmt die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit um bis zu 7 % zu. Dies führt zu geringen Änderungen der Schadstoffemissionen (vgl. Planordner: Unterlage 17.2), die jedoch keinen erheblichen negativen Einfluss auf den Klimawandel haben werden.

Eine Veränderung des (globalen) Klimas infolge der Auswirkungen des Straßenverkehrs durch den Schadstoffeintrag in die Atmosphäre ist nicht quantifizierbar, hier jedoch wegen eines annähernd gleich bleibenden Schadstoffausstoßes jedenfalls vernachlässigbar. Zwar mag die Schadstoffmenge, die von dem auf dem Straßenab-

schnitt rollenden Verkehr emittiert wird, mit zum Treibhauseffekt und damit zur Erwärmung der Atmosphäre und zur Klimaänderung beitragen, dies ist jedoch nicht im Sinne der juristischen Kausalitätslehre genau diesem Straßenabschnitt zuordenbar. Insoweit wird hier der Bereich dessen, was ein konkretes Planfeststellungsverfahren zu leisten vermag, verlassen.

Im unmittelbaren Straßenumfeld können kleinräumige und überwiegend vorübergehende Änderungen und Störungen des Kleinklimas durch den Verlust von offenen Straßenböschungen sowie durch Überbauung und Versiegelung landwirtschaftlich genutzter Flächen auftreten. Die beanspruchten Bestände sind allerdings für das Lokalklima sowohl qualitativ wie auch quantitativ nicht von essentieller Bedeutung. Der Verlust klimaregulierender Elemente wird im Rahmen der geplanten Gestaltungsmaßnahme kompensiert. Der vorübergehende Verlust von offenen Straßenböschungen bedingt daher keine nachhaltigen Beeinträchtigungen der kleinklimatischen Verhältnisse.

2.2.2.8 Schutzgut Landschaft

Die Bewahrung des Landschaftsbildes, also der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft ist Ziel des Landschaftsschutzes. Dabei spielen folgende anlagenbedingte Auswirkungen eines Vorhabens eine wesentliche Rolle für die Beurteilung: Dauerhafte Veränderungen des Landschaftsbildes durch großvolumige oder großflächige Bauwerke, erhebliche Veränderungen der Oberflächengestalt, Unterbrechung, Durchschneidung oder Beseitigung von optisch wirksamen Grenzlinien, Zerschneidungen von optisch zusammengehörenden Landschaftsteilen und Unterbrechungen von Sichtbeziehungen zwischen optisch wirksamen Leitpunkten.

Wie bereits in vorstehender Ziffer 2.2.2.4 lit. a ausgeführt, waren im vorgesehenen Ausbaubereich bereits mit dem im Jahr 2008 abgeschlossenen Neubau der Ortsumgehung Neumarkt i.d.OPf. im Zuge der Bundesstraße 299 erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes verbunden. Das Landschaftsbild ist durch den Neubau der Bundesstraße 299 bereits entsprechend vorbelastet. Verblieben sind im Wesentlichen die Vorbelastungen durch die Zerschneidung des Kiefernforstes.

Umweltauswirkungen

Durch den Ausbau der Bundesstraße 299, die nahezu geländegleich verläuft, ändert sich das Landschaftsbild nur geringfügig. Der südliche und nördliche Teil des Untersuchungsraumes beinhaltet jedoch Teile des Landschaftsschutzgebietes 00121.02 „Buchberg“, die durch den Ausbau betroffen sind. Im Vergleich zur Gesamtfläche des Landschaftsschutzgebietes in einem Umfang von rund 623,96 Hektar ist der Flächenverlust mit rund 700 Quadratmeter jedoch geringfügig und findet zudem in durch den Bau der Bundesstraße 299 bereits vorbelasteten randlichen Bereichen statt.

Aufgrund der schon vorhandenen Bundesstraße 299 kommt es durch die geplante Ausbaumaßnahme zu keiner erheblichen Neubeeinträchtigung der landschaftsgebundenen Erholungsfunktion. Wander- und Radwege verlaufen vorwiegend entlang des Ludwig-Donau-Main-Kanals, dessen baumbestandene Dämme einen natürlichen Schall- und Sichtschutz bilden.

Während der Baudurchführung ist mit zusätzlichen vorübergehenden visuellen Beeinträchtigungen der Landschaft durch die einsehbaren Baustellenbereiche sowie die mit den Bautätigkeiten verbundenen Maschinen- und Fahrzeugbewegungen zu rechnen. Die Baustellenbereiche unterliegen zudem einer zusätzlichen Lärmbelastung durch Baufahrzeuge und den Baubetrieb.

2.2.2.9 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Wie bereits ausgeführt verläuft parallel zum geplanten Ausbauabschnitt der Bundesstraße 299 der Ludwig-Donau-Main-Kanal, der als Baudenkmal (D-3-73-147-06) ausgewiesen ist. Zusätzlich sind die beim Bau des Ludwig-Donau-Main-Kanals aus Aushubmassen aufgeschütteten Dämme als Bodendenkmal (D-3-6734-0138) in der Denkmalliste eingetragen. Entsprechend der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege sind keine weiteren relevanten Kultur- und Sachgüter bekannt.

Umweltauswirkungen

Ein durch den Ausbau der Bundesstraße 299 bedingter Eingriff in den Ludwig-Donau-Main-Kanal selbst findet nicht statt. Bei km 0+000 reicht allerdings die Zone der temporären Inanspruchnahme sehr nah an einen Teil des Baudenkmals, einen unterirdischen Seitenkanal, heran. In diesem Bereich ist während der Bauphase darauf zu achten, eine Beschädigung des Denkmals zu verhindern (vgl. Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 3.1 dieses Beschlusses). Wie vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege in der Stellungnahme vom 17. Januar 2018 bestätigt, sind ansonsten auf Basis der Planfeststellungsunterlagen Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege vom geplanten Ausbauvorhaben nicht betroffen.

Nachdem aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs (Konfliktsituationen mit Linksein- und Linksabbieger aus den land- und forstwirtschaftlich genutzten Grundstücken) im geplanten Ausbaubereich keine Zufahrten zur Bundesstraße 299 zulässig sind, muss im Zuge des Baus des zur Erschließung der angrenzenden Grundstücke erforderlichen Wirtschaftsweges ein Wendehammer errichtet werden. Dieser Wendehammer erfordert einen Eingriff in den als Bodendenkmal ausgewiesenen Damm des Ludwig-Donau-Main-Kanals. Die Lage des Wendehammers wurde daher vom Vorhabenträger im Einvernehmen mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festgelegt. Um den Eingriff in das Bodendenkmal zu minimieren,

- wurde der erforderliche Wendehammer in Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege in einen bereits stark gestörten Bereich verlegt und
- der Wendehammer nicht mit einer flächenverbrauchenden Erdböschung, sondern mit einer flächensparenden Gabionenwand nach Osten und Süden zum Bodendenkmal hin abgegrenzt.

Im Bereich des Bodendenkmals werden die Auflagen des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege beachtet (vgl. Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 3 ff. dieses Beschlusses).

2.2.2.10 Wechselwirkungen

Wechselbeziehungen zwischen den einzelnen Schutzgütern ergeben sich in der Regel aus den abiotischen Faktoren von Boden, Wasserhaushalt und Klimabedingungen, welche die Grundlage sowohl für die biotischen Standortbedingungen (Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt) als auch für die anthropogenen Nutzungen bilden.

Im Fall des hier behandelten Ausbaus der Bundesstraße 299 bestehen die wesentlichen Projektwirkungen jedoch weniger in einer nachteiligen Veränderung der abiotischen Bedingungen als im flächigen Verlust vor allem straßennaher Lebensräume. Daher spielen Wechselwirkungen keine besondere Rolle bei der Abschätzung der Auswirkungen des Projekts auf den Naturhaushalt. So können zum Beispiel indirekte Wirkungen auf die Vegetation oder Tierwelt durch Grundwasserabsenkungen aufgrund neuer Einschnitte oder durch Veränderungen des Bodengefüges oder der lokalklimatischen Situation ausgeschlossen werden.

2.2.2.11 Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind

Bei der Erstellung der Unterlagen zur Umweltverträglichkeit auf Grundlage der technischen Planung und der Fachbeiträge im Vollzug der Umweltfachgesetze sind keine Unsicherheiten aufgetreten, infolge derer sich durch andere methodische Bearbeitung eine erheblich andere Beurteilung der Umweltverträglichkeit ergeben würde.

2.3 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 43 UVPG)

Die in § 43 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Nr. 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung für Straßenvorhaben bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen

Umweltanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen gemäß Nr. 0.6.1.2 Abs. 3 UVPVwV nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08. Juni 1995, Az. 4 C 4.95, UPR 1995, 391). Dabei ist die Vorbelastung einzubeziehen (vgl. Nr. 0.6.1.3 Abs. 3 UVPVwV).

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes sowie Wechselwirkungen nach sich ziehen, erfolgt als Umweltrisikoprüfung anhand einer dreistufigen ordinalen Skala mit den Begriffen "mittel", "hoch" und "sehr hoch". Diese Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, insbesondere in die Abwägung, ein (§ 25 Abs. 2 UVPG, § 17 S. 2 FStrG).

2.3.1 Schutzgut Mensch

Die in vorstehender Ziffer 2.2.2.3 dieses Beschlusses dargestellten unterschiedlichen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind getrennt voneinander zu bewerten, da sie wegen ihrer Verschiedenartigkeit einer Saldierung nicht zugänglich sind.

2.3.1.1 Lärmauswirkungen

Aufgrund der von ihnen ausgehenden Störwirkung sind Lärmbelastungen, die im Aufenthaltsbereich von Menschen auftreten, als erheblich anzusehen. Die Entstehung von Lärm in unserer Umwelt kann jedoch grundsätzlich nicht gänzlich vermieden werden.

Durch rechtliche sowie außerrechtliche Normen wurde ein System von Vorschriften geschaffen, aus dem sich entnehmen lässt, welche Lärmeinwirkungen als zumutbar erachtet werden und daher grundsätzlich hinzunehmen sind.

In Beiblatt 1 zur DIN 18 005 werden Orientierungswerte für eine angemessene Berücksichtigung des Schallschutzes in der städtebaulichen Planung festgeschrieben. Die darin enthaltenen Werte sind als wünschenswert einzuhaltende Zielwerte zu verstehen, bilden jedoch keine rechtsverbindlichen Grenzwerte (vgl. AllMBl. 16/1988, S. 670). Je nach bauplanerischer Nutzung sollen bei Verkehrswegen die nachfolgend genannten Beurteilungspegel eingehalten werden:

Nutzungen	Tag/Nacht
- reine Wohngebiete	50 dB(A)/40 dB(A)
- allgemeine Wohngebiete	55 dB(A)/45 dB(A)
- Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Parkanlagen	55 dB(A)
- besondere Wohngebiete	60 dB(A)/45 dB(A)
- Dorfgebiete und Mischgebiete	60 dB(A)/50 dB(A)

Nutzungen	Tag/Nacht
- Kerngebiete und Gewerbegebiete	65 dB(A)/55 dB(A)
- sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart	45 dB(A)/35 dB(A) bis bis 65 dB(A)/65 dB(A)

Tabelle 2: Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zur DIN 18 005

Der Gesetzgeber hat in § 2 16. BImSchV für den Bau oder die wesentliche Änderung von Straßen Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche festgelegt. Diese sollen grundsätzlich durch das Bauvorhaben nicht überschritten werden. Die Immissionsgrenzwerte nach § 2 16. BImSchV betragen:

Nutzungen	Tag/Nacht
- an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)/47 dB(A)
- in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)/49 dB(A)
- in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)/54 dB(A)
- in Gewerbegebieten	69 dB(A)/59 dB(A)

Tabelle 3: Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV

Soweit diese Grenzwerte überschritten werden, besteht für die betroffenen Anwesen Anspruch auf Schallschutz. Allerdings bleibt in diesen Fällen auch zu prüfen, inwieweit die nicht schützbar Außenwohnbereiche unzumutbar verlärm werden und inwieweit die Gesamtlärmsituation am Anwesen die Gefahr einer Gesundheitsschädigung begründet. Die Zumutbarkeitsschwelle, bei der sowohl eine schwere und unerträgliche Beeinträchtigung des Wohneigentums anzunehmen ist und bei der auch etwaige gesundheitliche Gefährdungen nicht ausgeschlossen werden können, lässt sich anhand höchstrichterlicher Rechtsprechung zwar nicht exakt in allen Fallgestaltungen an einem bestimmten Geräuschpegel ausdrücken, jedoch wurde zum Beispiel durch den Bundesgerichtshof diese Schwelle bei einem Lärmgrenzwert von 69 dB(A) am Tag und 64 dB(A) in der Nacht in einem Wohngebiet jedenfalls wegen des Nachtwerts als überschritten angesehen (BGH, Urteil vom 06. Februar 1986, Az. III ZR 96/84, BayVBl. 1986, S. 537), weiter bei einem Wert von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht in einem Wohngebiet (BGH, Urteil vom 17. April 1986, Az. III ZR 202/84, DVBl. 1986, S. 998) und bei einem Wert von 72 dB(A) am Tag und 62 dB(A) in der Nacht in einem Mischgebiet (BGH, Urteil vom 10. Dezember 1987, Az. III ZR 204/86, NJW 1988, S. 900). Zwischenzeitlich wurde den in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) festgelegten Grenzwerten für die Lärmsanierung Orientierungsfunk-

tion für die Feststellung unzumutbarer Lärmbelastung zugesprochen (OVG Lüneburg, Urteil vom 21. Mai 1997, Az. VII K 7705/95, UPR 1998, S. 40). Diese Werte betragen laut BMVBS-Schreiben vom 25. Juni 2010, Az. StB 13/7144.2/01/1206434:

Nutzungen	Tag/Nacht
- an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten	67 dB(A)/57 dB(A)
- in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	69 dB(A)/59 dB(A)
- in Gewerbegebieten	72 dB(A)/62 dB(A)

Tabelle 4: Zumutbarkeitsschwelle für eine schwere und unerträgliche Beeinträchtigung des Wohneigentums

Unter Beachtung dieser rechtlichen Vorgaben lassen sich die Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 25 Abs. 1 UVPG bezüglich der künftigen Lärmsituation wie folgt bewerten:

- a) Mittlere Beeinträchtigung:
 - Überschreitung der Orientierungswerte nach DIN 18 005
- b) Hohe Beeinträchtigung:
 - Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV
- c) Sehr hohe Beeinträchtigung:
 - Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle

Die Bewertung der Lärmauswirkungen des plangegegenständlichen Vorhabens mit Berücksichtigung des lärmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$ stellt sich demnach wie folgt dar (Anmerkung: der lärmindernde Fahrbahnbelag wurde insoweit mit angesetzt, als ein solcher Belag auch im Prognosefall (= ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen) im Rahmen der erforderlichen Erneuerung des Fahrbahnbelags zur Anwendung kommen würde):

In den vom geplanten Ausbauvorhaben betroffenen Ortsteil Buchberg der Gemeinde Sengenthal kann für das hier vorliegende Wohngebiet an allen untersuchten Gebäuden der Orientierungswert von 50 dB(A) am Tag eingehalten werden. An insgesamt 6 Gebäuden wird jedoch der Orientierungswert von 40 dB(A) in der Nacht um bis zu 2 dB(A) überschritten. Die nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung geltenden Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht werden insgesamt eingehalten. Es liegt somit eine mittlere Beeinträchtigung vor.

Die für die einzelnen Wohngebäude im Stadtgebiet von Neumarkt i.d.OPf. östlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals (Moorweg, Sulzbacher Weg) durchgeführte Lärmbeurteilung (Planordner: Unterlage 17.1/3) hat ergeben, dass für das hier vorliegende

Dorf- und Mischgebiet sowohl die geltenden Orientierungswerte der DIN 18005 von 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht wie auch die nach der 16. Bundesimmissionschutzverordnung geltenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht insgesamt eingehalten werden. Entsprechend der auf höchstrichterlichen Entscheidungen beruhenden Schwellenwerte ist für diese Wohngebäude nicht von einer unerträglichen Beeinträchtigung des Wohneigentums auszugehen und sind gesundheitliche Gefährdungen auszuschließen.

Die genaue Lage der untersuchten Immissionsorte und die exakte Höhe der einzelnen Überschreitungen ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage Unterlagen 17.1, Blatt Nrn. 1 und 2; Unterlage 17.1/3).

Unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die bestehende Bundesstraße 299 kommt den vorhabenbedingten Lärmauswirkungen somit insgesamt ein mittleres Gewicht zu.

2.3.1.2 Luftschadstoffe

Für den Bereich der Luftschadstoffe ist in Anwendung des § 50 BImSchG davon auszugehen, dass die Auswirkungen insbesondere dann als hoch oder sehr hoch anzusehen sind, soweit gesundheitliche Gefahren zu befürchten sind, also wenn die lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV überschritten werden. Bei der Bewertung dieser Auswirkungen wird weiter dahingehend differenziert, ob Menschen in solchen Bereichen, in denen die Grenzwerte der 39. BImSchV dauerhaft überschritten werden, ihren regelmäßigen Aufenthaltsort (Arbeits- und/oder Wohnort) haben, oder ob sie sich innerhalb dieser Bereiche in der Regel nur vorübergehend aufhalten. Bei dauerhaftem Aufenthalt innerhalb solcher Bereiche werden die Auswirkungen auf den Menschen als sehr hoch gewertet. Bei vorübergehendem Aufenthalt als hoch bis mittel. Schadstoffhöhungen unterhalb der Grenzwerte sind bei dauerndem Aufenthalt als mittel einzustufen (vgl. § 50 S. 2 BImSchG).

Aus den Planunterlagen (Planordner: Unterlage 17.2) ergibt sich, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Untersuchungsgebiet in sämtlichen Siedlungsbereichen, also in den Bereichen, in denen sich Menschen dauerhaft aufhalten, nicht beziehungsweise nicht über das zulässige Maß hinaus überschritten werden. Allerdings wird sich die Gesamtbelastung nach dem Ausbau der Bundesstraße 299 gegenüber der Belastung vor dem Ausbau erhöhen, wobei die Belastung immer noch unterhalb der Grenzwerte der 39. BImSchV bleiben wird. Nach alledem kann die Beeinträchtigung durch die Schadstoffhöhung als mittel betrachtet werden.

2.3.1.3 Freizeit und Erholung

Für die Bewertung der Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch durch das Vorhaben infolge von Lärm- und Schadstoffemissionen im Freizeit- und Erholungsbe-

reich ist in Anlehnung an die vorstehend aufgeführten Bewertungskriterien Folgendes festzustellen:

In bundesstraßennahen Bereichen außerhalb der Bebauung sind die Flächen bereits starken Lärm- und Schadstoffimmissionen ausgesetzt und deshalb für die Erholung kaum attraktiv. Durch den Ausbau der Bundesstraße 299 wird die Situation nicht erheblich verändert. Die durch die vorhandene Bundesstraßentrasse bereits gegebene Trennung der Freiflächen westlich und östlich der Bundesstraße 299 wird im Zuge des Ausbaus nicht merklich verstärkt.

Für die Nutzung der Rad- und Wanderwege entlang des Ludwig-Donau-Main-Kanals ergeben sich keine ausbaubedingten Auswirkungen. Diese Einrichtungen stehen uneingeschränkt während und nach Abschluss der Bauarbeiten zur Verfügung. Aufgrund des zwischen der Bundesstraße 299 und den Rad- und Wanderwegen entlang des Ludwig-Donau-Main-Kanals vorhandenen Damms sind diese Einrichtungen bereits gegenüber den von der Bundesstraße 299 ausgehenden Lärm- und Schadstoffbelastungen abgeschirmt.

Bei der Betrachtung der Umweltauswirkungen auf den Menschen sind auch die Beeinträchtigungen des kulturellen Erbes zu bewerten. Dies ist als Teil der Erholungsfunktion zu betrachten, allerdings insoweit auch nur relevant, als es für den Menschen sichtbar und erlebbar ist, was vor allem für Bau- und Bodendenkmäler gilt. Nach den Planunterlagen ist das Baudenkmal Ludwig-Donau-Main-Kanal nicht betroffen. Der Umfang des Eingriffs in den als Bodendenkmal eingetragenen Damm des Ludwig-Donau-Main-Kanals ist sehr gering und bleibt auf einen bereits stark gestörten Bereich beschränkt. Um den Eingriff in den Damm zu minimieren, wird der Wendehammer mit einer Gabionenwand nach Osten und Süden zum Bodendenkmal hin abgegrenzt.

Die im Rahmen der Baudurchführung eintretenden Einschränkungen und Unterbrechungen von Wegeverbindungen bestehen nur für einen begrenzten Zeitraum, ebenso die zusätzlichen Beeinträchtigungen durch Immissionen und visuelle Einflüsse aus dem Baubetrieb. Diese zeitweisen Zusatzimmissionen mindern zudem im Hinblick auf die gegebene Immissionsbelastung durch starken Verkehr auf der Bundesstraße 299 die Erholungseignung der bundesstraßennahen Freiflächen kaum noch weiter.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch werden im Teilbereich Erholung deshalb als mittlere Beeinträchtigungen angesehen.

Die genannten und bewerteten Aspekte des Vorhabens im Bereich Freizeit und Erholung sind nur Teilaspekte der insgesamt zu bewertenden Erholungseignung des in Betracht kommenden Raumes nach Verwirklichung des Vorhabens. Hierzu ist jedoch

eine umfassendere Gesamtbewertung der Beeinträchtigung der Landschaftsräume notwendig. Diesbezüglich wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu Ziffer 2.3.7 (Schutzgut Landschaft) dieses Beschlusses verwiesen.

2.3.1.4 Land- und forstwirtschaftliche Nutzung

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Menschen als Nutzer land- und forstwirtschaftlicher Flächen werden beim Schutzgut Boden bewertet. Auf die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer 2.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.3.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Der Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen werden folgende umweltbezogene Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze sowie sonstiger fachbezogener Unterlagen zu Grunde gelegt:

- §§ 14 ff. BNatSchG: Eingriffe in Natur und Landschaft,
- §§ 20 ff. BNatSchG: Schutzgebiete,
- §§ 31 ff. BNatSchG: FFH-Gebiete und Europäische Vogelschutzgebiete,
- § 30 BNatSchG, Art. 23 BayNatSchG: Schutz bestimmter Biotope,
- § 39 Abs. 5 BNatSchG, Art. 16 BayNatSchG: Schutz der Lebensstätten,
- § 44 BNatSchG: Artenschutzrechtliche Verbote,
- § 9 BWaldG und Art. 9 BayWaldG: Erhaltung des Waldes,
- Bayerische Kompensationsverordnung und dazu vorliegende Vollzugshinweise und Arbeitshilfen,
- Biotopkartierung Bayern sowie sonstige Kartierungen schützenswerter Biotope (ASK),
- Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP),
- Rote Listen gefährdeter Tiere und Pflanzen in Deutschland und Bayern und
- Bundesartenschutzverordnung.

Auf der Grundlage dieser Vorschriften und Unterlagen werden die erheblichen und/oder nachhaltigen Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen bestimmt und hinsichtlich ihres Ausmaßes eingeordnet. Den Begriffen der dreistufigen Bewertungsskala werden dabei im Wesentlichen folgende Umweltauswirkungen zugeordnet:

a) Sehr hoch

- Überbauung und Beeinträchtigung von naturnahen Laubwaldbiotopen,
- Lebensraumverlust sowie Zerschneidung oder Isolierung von Lebensräumen gefährdeter oder seltener Tier- und Pflanzenarten,
- Verlust wertvoller Biotopstrukturen,
- Funktionsbeeinträchtigung überregional oder regional bedeutsamer Vernetzungsachsen,

- Erhebliche Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten und Europäischen Vogelschutzgebieten,
- Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände.

b) Hoch

- Überbauung und Versiegelung von sonstigen Biotopstrukturen,
- Überbauung und Beeinträchtigung von Waldbiotopen und Waldrändern,
- Zerschneidung und Beeinträchtigung von Biotopverbundsystemen und Lebensraumbeziehungen,
- Überbauung und Beeinträchtigung ökologisch wertvoller landwirtschaftlicher Nutzflächen.

c) Mittel

- Beeinträchtigung von sonstigen Wald- und Gehölzstrukturen,
- Beeinträchtigung von sonstigen Biotopstrukturen,
- Versiegelung land- und forstwirtschaftlicher Nutzflächen.

Durch die Lage neben der Bundesstraße 299 innerhalb der Beeinträchtigungszone mit hoher Lärmbelastung ist der Wert dieser Lebensräume bereits heute schon herabgesetzt. Im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Band 3: Unterlage 19.1.3) wurde nachgewiesen, dass die durch das Bauvorhaben ausgelösten artenschutzrechtlichen Konflikte nur zum Teil durch entsprechende Konfliktvermeidungsmaßnahmen in Form von Vermeidungs- und Gestaltungsmaßnahmen vermieden werden können. Aufgrund der von der Bundesstraße 299 ausgehenden Störung durch Lärm und visuelle Effekte ist mit dem Verlust eines Brutpaares der Feldlerche auszugehen. Die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände kann nur durch die Anlage eines Blühstreifens (Maßnahme 1 A_{CEF}) in räumlicher Nähe, jedoch in weniger gestörten Gebieten, begegnet werden. Unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten ist daher von einer sehr hohen Beeinträchtigung auszugehen.

Vom geplanten Ausbau der Bundesstraße 299 werden rund 700 Quadratmeter des Landschaftsschutzgebietes „Buchberg“ in einem bereits durch die Straße stark vorbelasteten Randbereich unmittelbar an der Bundesstraße 299 in Anspruch genommen, so dass von einer mittleren Beeinträchtigung auszugehen ist.

Ein unmittelbarer ausbaubedingter Eingriff in das FFH-Gebietes 6734-371 „Binnendünen und Albrauf bei Neumarkt i.d.OPf.“ erfolgt nicht. Durch den Ausbau der Bundesstraße 299 kommt es zwar zu einem randlichen Eingriff in ein mit dem FFH-Gebiet in Verbindung stehenden Wald, allerdings entspricht der betroffene Kiefernforst keinen im Standarddatenbogen des FFH-Gebietes genannten Lebensraumtypen. Erhebliche Beeinträchtigungen der charakteristischen Arten und Lebensraumtypen sind daher auszuschließen.

Aufgrund des Abstandes von rund 100 Meter und der räumlichen Trennung des FFH-Gebietes durch den Ludwig-Donau-Main-Kanal von der geplanten Ausbaumaßnahme und des somit fehlenden funktionalen Zusammenhangs zur Bundesstraße 299 ist auch eine Beeinträchtigung dieses FFH-Gebietes mit Sicherheit auszuschließen.

Das Schutzgut Tiere und Pflanzen betreffend ist kein dauerhafter Eingriff in nach § 30 BNatSchG geschützte Biotopflächen erforderlich.

In Bezug auf die vorstehend vorgenommenen Bewertungen ist allerdings auch zu berücksichtigen, dass die versiegelten und überbauten Flächen bereits erheblichen Vorbelastungen durch den Verkehr auf der Bundesstraße 299 ausgesetzt sind. Zudem ist in den Blick zu nehmen, dass die Wertungen noch ohne Einbeziehung der plangegegenständlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere der Kompensationsmaßnahmen (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.2.4 lit. e) und Abschnitt II, Ziffer 3.2.5.3.4 dieses Beschlusses) erfolgt sind. Mit den planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen kann im Hinblick auf die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt entsprechend den Vorgaben der Bayerischen Kompensationsverordnung letztlich eine volle funktionelle Kompensation erreicht und die Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände vermieden werden. Die Eingriffe sind zu einem relativ großen Teil ausgleichbar; soweit sie nicht ausgleichbar sind, sind sie zumindest ersetzbar. Mit den geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden sie gleichartig oder gleichwertig funktionell kompensiert (vgl. Teil B, Abschnitt III, Ziffer 3.2.5.3.4 dieses Beschlusses). Da bei der Darstellung der Umweltauswirkungen auch die Maßnahmen einzubeziehen sind, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden (§ 24 Abs. 1 Nr. 3 UVPG), und diese Darstellung Grundlage der Bewertung ist (§ 25 UVPG), geht obige Bewertung zugunsten der Umwelt von einer schlechteren Bewertungslage aus, als sie sich nach Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen darstellen wird. Ungeachtet dessen werden die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen und Tiere insgesamt als sehr hoch angesehen.

Ergänzend wird im Hinblick auf die Bewertung der Versiegelung auf die nachfolgenden Ausführungen zum Schutzgut Boden in Ziffer 2.3.3 verwiesen.

2.3.3 Schutzgut Boden

Die Bewertung der in vorstehender Ziffer 2.2.2.5 dieses Beschlusses aufgezeigten zu erwartenden Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf das Schutzgut Boden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung hat sich primär an den Bestimmungen des Bundes-Bodenschutzgesetzes und der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung zu orientieren.

Zweck der bodenschutzrechtlichen Vorschriften ist es unter anderem, schädliche Bodenveränderungen abzuwehren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen (vgl. § 1 S. 2 BBodSchG). Zur Abwehr vermuteter oder bereits eingetretener schädlicher Bodenveränderungen, die auf stoffliche Belastungen zurückzuführen sind, legt die Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung Prüf- und Maßnahmenwerte (§ 8 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BBodSchG) und zur Vorsorge gegen das (mittel- bis langfristige) Entstehen schädlicher Bodenveränderungen Vorsorgewerte (vgl. § 8 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG) fest.

Schädliche Bodenveränderungen sind Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 2 BBodSchG genannten Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit hervorzurufen (§ 2 Abs. 3 BBodSchG). Dabei ist hervorzuheben, dass der Zweck des Bundes-Bodenschutzgesetzes sich keineswegs nur auf den Schutz der natürlichen Funktion des Bodens erstreckt. Neben diesen ökologischen Funktionen werden vielmehr auch die Funktionen des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie die Nutzungsfunktionen mit einbezogen (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 2 und 3 BBodSchG). Als geschützte Nutzungsfunktion wird hierbei in § 2 Abs. 2 Nr. 3 lit. d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort "für Verkehr" genannt.

Um die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden gemäß § 25 UVPG bewerten zu können, werden die natürlichen Funktionen, das heißt Speicher- und Filterfunktionen vorhandener Bodentypen und Bodenarten, ebenso betrachtet wie die Beeinträchtigung der Funktionen als Lebensgrundlage und Lebensraum. Darüber hinaus werden auch die Auswirkungen der Maßnahme für die Nutzungsfunktion des Bodens als land- und forstwirtschaftliche Produktion in die Betrachtung einbezogen.

Hinsichtlich der Bewertung der Eingriffsintensität ist festzustellen, dass die Beeinträchtigung der Speicher- und Filterfunktion durch Versiegelung und Überbauung bei allen Bodentypen erheblich ist, da diese Funktionen nach Durchführung der Maßnahme zumindest innerhalb des Trassenbereiches nicht mehr wahrgenommen werden können. Die Versiegelung stellt sich auch im Übrigen als gravierendste Auswirkung auf das Schutzgut Boden dar, da der versiegelte Boden einerseits seine natürlichen Funktionen (§ 2 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG), insbesondere als Lebensraum und Lebensgrundlage für Pflanzen und Tiere einbüßt, andererseits auch nicht mehr als Fläche für Siedlung und Erholung, Land- und Forstwirtschaft oder andere Infrastrukturmaßnahmen zur Verfügung steht (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 3 BBodSchG). Aufgrund dessen und der damit verbundenen Wechselwirkungen, insbesondere im Hinblick auf das Schutzgut Wasser (geringere Grundwasserneubildung, beschleunigter Abfluss des Oberflächenwassers) ist die mit der Baumaßnahme verbundene Nettoneuversie-

gelung von rund 0,89 Hektar als hohe Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden zu werten.

Bauzeitlich unterliegt der Boden in den Bereichen, in denen eine vorübergehende Inanspruchnahme (z.B. für Baustelleneinrichtungen und das Baufeld) vorgesehen ist, weiteren unmittelbaren Belastungen, denen angesichts der durchzuführenden Rekultivierungsmaßnahmen im Ergebnis mittleres Gewicht zukommt.

Durch die geplante Baumaßnahme erfolgen aber auch Flächenumwandlungen, bei denen davon auszugehen ist, dass die Lebensraumfunktionen zumindest vorübergehend gestört und sich erst allmählich veränderte Lebensraumfunktionen in den Randbereichen neu aufbauen werden. Dabei ist davon auszugehen, dass die Lebensraumfunktionen in allen Bereichen wieder in der bestehenden Form hergestellt werden können. Es ist somit unter diesem Gesichtspunkt ebenfalls von einer mittleren Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden auszugehen.

Ferner werden die Lebensraumfunktionen in Trassennähe durch Schadstoffimmissionen beeinflusst, wobei sich erhöhte Schadstoffgehalte nach den vorliegenden und in vorstehender Ziffer 2.2.2.5 dieses Beschlusses näher beschriebenen Untersuchungsergebnissen im Wesentlichen auf den unmittelbaren Nahbereich zum Fahrbahnrand, etwa auf einem Geländestreifen von circa 10 Meter beiderseits der Fahrbahntrasse, konzentrieren und nach außen hin deutlich abnehmen werden. Innerhalb dieses besonders schadstoffbelasteten Geländestreifens sind die vorhabenbedingten Auswirkungen als hoch zu bewerten, wobei die entsprechende Vorbelastung durch die bestehende Bundesstraße 299 zu berücksichtigen ist. Da die Kontamination des Bodens mit zunehmender Entfernung vom Fahrbahnrand deutlich abnimmt, sind schadstoffbedingte Auswirkungen auf außerhalb des 10 Meter-Bereichs liegende Böden als nicht erheblich im Sinne des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes anzusehen.

Schließlich sind die Auswirkungen des Vorhabens auf den Bereich der land- und forstwirtschaftlichen Produktion zu bewerten, wobei die Eingriffe dann als (sehr) hoch anzusehen sind, wenn günstige oder sehr günstige Produktionsbedingungen bestehen und in diesen Bereichen Bodenverluste eintreten oder ertragsmindernde Schadstoffbelastungen für landwirtschaftliche Betriebsflächen bestehen. Hinsichtlich der Schadstoffbelastung wurde bereits vorstehend ausgeführt, dass sich erhöhte Werte in einem Abstand von etwa bis zu 10 Meter vom Fahrbahnrand aufgrund bisheriger Erfahrungswerte nachweisen lassen. Soweit landwirtschaftliche Betriebsflächen nach Verwirklichung der Maßnahme in diesem Bereich noch vorhanden sind, wird eine Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Produktion in diesem Bereich für möglich gehalten und als hoch bewertet.

Erhebliche Auswirkungen auf die Nahrung und damit nachteilige Wechselwirkungen auf die Schutzgüter Mensch und Tier sind indes nicht zu erwarten. Soweit innerhalb dieses 10 Meter-Bereiches landwirtschaftliche Bodennutzung betrieben wird, wäre der Anteil der dort produzierten Nahrungspflanzen am Nahrungsgemisch der Bevölkerung zu gering, als dass Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit hervorgerufen werden könnten. Hinzu kommt, dass in den unter vorstehender Ziffer 2.2.2.5 dieses Beschlusses erwähnten Untersuchungen zufolge der Belastungspfad Tierfutter - tierische Nahrungsmittel - Mensch eine nur untergeordnete Rolle spielt, auf dem Pfad Boden - Pflanze - Tier - Mensch eine Aufnahme von Schadstoffen sogar noch unwahrscheinlicher ist. Schädliche Bodenveränderungen i.S.v. § 2 Abs. 3 BBodSchG sind somit nach derzeitigem Erkenntnisstand insoweit nicht zu erwarten und daher als unerheblich zu bewerten.

2.3.4 Schutzgut Wasser

Der Bewertung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind die bestehenden Schutzbestimmungen des Wasserhaushaltsgesetzes, des Bayerischen Wassergesetzes sowie der hierzu ergangenen Ausführungsbestimmungen zu Grunde zu legen. Insbesondere sind hierbei folgende Bestimmungen zu beachten:

Jedermann ist verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften zu vermeiden, um eine mit Rücksicht auf den Wasserhaushalt gebotene sparsame Verwendung des Wassers sicherzustellen, um die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten und um eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden (§ 5 Abs. 1 WHG).

Die Zulässigkeit der Einleitung von Abwasser in Gewässer steht unter dem Vorbehalt einer wasserrechtlichen Erlaubnis, die nur erteilt werden darf, wenn die Menge und Schädlichkeit des Abwassers so gering gehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist, wenn die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften und sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar ist und wenn Abwasseranlagen oder sonstige Einrichtungen errichtet und betrieben werden, die erforderlich sind, um die Einhaltung der genannten Anforderungen sicherzustellen (§ 57 Abs. 1 WHG). In diesem Zusammenhang regeln die wasserrechtlichen Bestimmungen, wer zur Abwasserbeseitigung verpflichtet ist (§ 56 WHG i.V.m. Art. 34 BayWG).

Zum besonderen Schutz des Grundwassers darf eine Erlaubnis für das Einbringen und Einleiten von Stoffen in das Grundwasser nur erteilt werden, wenn eine nachteilige

lige Veränderung der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen ist (§ 48 Abs. 1 WHG).

Dem besonderen Gewässerschutz dient in diesem Zusammenhang auch die Festsetzung von Wasserschutzgebieten (§ 51 WHG i.V.m. Art. 31 Abs. 2 BayWG), in denen im öffentlichen Interesse der Sicherstellung der bestehenden und künftigen öffentlichen Wasserversorgung in bestimmten Bereichen verschiedene Verbote, Beschränkungen, Handlungs- und Duldungspflichten festgelegt werden können, § 52 WHG.

Bei Ausbaumaßnahmen sind natürliche Rückhalteflächen zu erhalten, das natürliche Abflussverhalten nicht wesentlich zu verändern, naturraumtypische Lebensgemeinschaften zu bewahren und sonstige nachteilige Veränderungen des Zustands des Gewässers zu vermeiden oder, soweit dies nicht möglich ist, auszugleichen (§ 67 Abs. 1 WHG).

Dem Schutz vor Hochwassergefahren dienen insbesondere der Genehmigungsvorbehalt gemäß § 36 WHG i.V.m. Art. 20 BayWG sowie die Regelungen des § 78 WHG i.V.m. Art. 46 BayWG.

Die mit dem plangegegenständlichen Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind unter Beachtung dieser Prämissen wie folgt zu beurteilen:

2.3.4.1 Oberflächengewässer

Von der geplanten Ausbaumaßnahme sind keine Oberflächengewässer betroffen.

Das im Bereich der Bundesstraße 299 und den beidseitigen Wirtschaftswegen anfallende belastete Oberflächenwasser wird über die Straßenböschungen und über entsprechend dem Arbeitsblatt DWA-A 138 ausgebildete Mulden flächenhaft in die Atmosphäre verdunstet oder über den belebten Oberboden gefiltert in das Grundwasser versickert. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen (§ 55 Abs. 2 WHG). Der aufgrund der neu versiegelten Flächen erhöhte Oberflächenwasserabfluss sowohl von der Bundesstraße wie auch von den gegenüber dem bisherigen Umfang ergänzten Wirtschaftswegen wird über die entsprechende Dimensionierung der geplanten Entwässerungseinrichtungen kompensiert. Ein Zurückhalten von wassergefährdenden Flüssigkeiten bei Unfällen oder vergleichbaren Ereignissen ist gegenüber dem Einsatz von Absetzbecken nicht möglich. Berücksichtigt man, dass

- das belastete Oberflächenwasser der Bundesstraße 299 bereits derzeit, wie vorstehend beschrieben, verdunstet und versickert wird und das nicht versickerte

Wasser nur bei Anspringen des Notüberlaufs in den Ludwig-Donau-Main-Kanal als Vorfluter eingeleitet wird,

- wegen der Verflüssigung des Verkehrs und der damit zu erwartenden Erhöhung der Verkehrssicherheit auch mit einer Reduzierung der Unfallgefahr zu rechnen ist und
- auf den Wirtschaftswegen keine besonderen Unfallgefährdungen zu erwarten sind,

so ergeben sich für den Ludwig-Donau-Main-Kanal durch bei Unfällen austretende wassergefährdende Flüssigkeiten gegenüber dem vorhandenen Zustand keine Verschlechterungen. Die denkbaren Auswirkungen des Gesamtvorhabens auf den Vorfluter sind insgesamt als mittel zu bewerten.

Den während der Bauabwicklung möglichen Gefährdungen des Ludwig-Donau-Main-Kanals kann mit den Nebenbestimmungen in Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3 dieses Beschlusses wirksam begegnet werden, so dass eventuelle baubedingte Beeinträchtigungen des Ludwig-Donau-Main-Kanals nur als mittel zu bewerten sind.

2.3.4.2 Grundwasser

Das Grundwasser wird östlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals im Bereich mit der Querung der Bundesstraße 299 zu Zwecken der Trinkwassergewinnung genutzt. Aufgrund des Abstandes von rund 50 Meter der im Untersuchungsgebiet liegenden Schutzzone II dieses Wasserschutzgebietes zur Bundesstraße 299 sowie der räumlichen Trennung von der Ausbaumaßnahme durch den Ludwig-Donau-Main-Kanal sind Beeinträchtigungen des Wasserschutzgebietes auszuschließen. Insbesondere auch unter dem Gesichtspunkt, dass die vorstehend beschriebene Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers dem Bestreben entspricht, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen (§ 55 Abs. 2 WHG).

Unmittelbare ausbaubedingte Eingriffe in das Grundwasser sind nicht erforderlich. Negative Einflüsse auf das Grundwasservorkommen ergeben sich durch die Neuversiegelung von rund 0,89 ha insofern, als hierdurch die Grundwasserneubildung in den betroffenen Bereichen unterbunden oder – etwa in den Randbereichen – zumindest beeinträchtigt wird. Im Hinblick darauf sind die Auswirkungen auf das Grundwasser insoweit als hoch zu bewerten.

Die geplante Entwässerung entspricht dem Stand der Technik, so dass Gefährdungen durch betriebs- oder unfallbedingten Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser insbesondere durch bestmögliche Ausnutzung der Filter- und Speicherkapazitäten

ten des Bodens reduziert werden. Von daher werden die Beeinträchtigungen des Grundwassers unter diesem Blickwinkel als von mittlerem Gewicht bewertet.

2.3.5 Schutzgut Luft und Klima

2.3.5.1 Luft

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen (§ 3 Abs. 1 BImSchG) auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete, so weit wie möglich vermieden werden. Zudem ist in Gebieten, in denen die in Rechtsverordnungen nach § 48a Abs. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden, bei der Abwägung der betroffenen Belange die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität als Belang zu berücksichtigen (vgl. § 50 BImSchG). Schädliche Umwelteinwirkungen sind insbesondere dann als gegeben anzusehen, wenn sich Überschreitungen der Immissionswerte der 39. BImSchV oder der Orientierungswerte der TA Luft und der VDI-Richtlinie 2310 ergeben.

Die unmittelbaren Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die Luft beschränken sich, soweit sie, gemessen an den fachgesetzlichen Bewertungsgrundlagen, als erheblich angesehen werden können, auf einen räumlich eng begrenzten Bereich (vgl. vorstehende Ziffer 2.2.2.7 dieses Beschlusses). Sie werden daher – unter Einbeziehung der Wechselwirkungen mit den Schutzgütern Mensch und Boden (vgl. vorstehende Ziffern 2.2.2.3 und 2.2.2.5 dieses Beschlusses) – als mittel bewertet, da auch Schadstoffbelastungen unterhalb der Immissionsgrenzwerte zu berücksichtigen sind (vgl. § 50 Satz 2 BImSchG). Weil die unmittelbar an die Fahrbahnen angrenzenden Flächen nicht dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, ergibt sich eine mittlere Bewertung in Abhängigkeit von der jeweiligen Entfernung. (vgl. auch vorstehende Ziffer 2.3.1.2).

2.3.5.2 Klima

Für die Bewertung der in vorstehender Ziffer 2.2.2.7 dieses Beschlusses aufgezeigten voraussichtlichen Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf das Schutzgut Klima fehlt es an fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäben. Die Bewertung muss sich daher - soweit die Auswirkungen überhaupt quantifizierbar sind - auf allgemeine oder spezifische Sachverständigenaussagen stützen.

Bei den dargestellten vorhabensbedingten Auswirkungen auf das Klima handelt es sich um lokalklimatische Veränderungen im Umfeld des Vorhabens. Großräumige Beeinträchtigungen des Klimas sind hingegen nicht zu erwarten und finden deshalb auch keine Berücksichtigung in der nachfolgenden Bewertung.

Als erheblich im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung sind lokalklimatische Veränderungen im Trassenbereich anzusehen. Als hoch zu bewerten wären infolge der Entstehung neuer oder größerer Kaltluftstaugebiete eintretende klimatische Veränderungen (erhöhte Frostgefahr, Nebelhäufigkeit und länger andauernde Nebellagen). In die Bewertung fließt dabei mit ein, dass sich diese klimatischen Veränderungen nicht nur auf die Vegetationsbedingungen, sondern auch auf die Bodennutzung in diesen Kaltluftstau- und Reinluftentstehungsgebieten auswirken können.

Da durch den vorhandenen Straßenkörper im Bereich des Vorhabens bereits erhebliche Vorbelastungen bestehen und das Vorhaben insgesamt keine wesentlichen zusätzlichen Beeinträchtigungen für das lokale Klima mit sich bringt, kommt es durch den Straßenbau hier nur zu Beeinträchtigungen des Lokalklimas, die als allenfalls mittel einzustufen sind.

2.3.6 Schutzgut Landschaft

In Bezug auf das Schutzgut Landschaft ist festzuhalten, dass die Höhenlage der nahezu geländegleich verlaufenden Bundesstraße 299 weitgehend unverändert bleibt und keine Reliefveränderungen oder Zerschneidungen der Landschaft auftreten. Es sind allerdings optische Störungen des Landschaftsbildes mit der Verbreiterung der Bundesstraße 299 verbunden. Die Planung versucht diese optischen Störungen zu minimieren, indem der Eingriff in den hier landschaftsprägenden Kiefernwaldbestand auf der Ostseite der Bundesstraße 299 soweit als möglich minimiert wird und sich der Eingriff im Wesentlichen auf den kurzen Bereich des erforderlichen Wendehammers beschränkt.

Die im Zuge des dreistreifigen Ausbaus der Bundesstraße 299 erforderliche Fahrbahnverbreiterung erfolgt auf der Westseite. Die westlich der Bundesstraße 299 landwirtschaftlich genutzte Flur ist weitestgehend ausgeräumt. Straßenbegleitgrün ist in geringem Umfang lediglich im Bereich des Bauendes vorhanden. Mit der Entfernung dieses Straßenbegleitgrüns wird die optische Wahrnehmbarkeit der Bundesstraße 299 gegenüber dem Bestand kaum beeinflusst. Zu berücksichtigen ist dabei, dass der betroffene Landschaftsraum schon jetzt teilweise durch menschliche Bautätigkeiten überprägt ist. Mit Ausnahme der Ansaat der Böschungsflächen mit einem Saatgut mit hohem Anteil an Blühpflanzen und Kräutern sind vorliegend daher keine besonderen landschaftlichen Gestaltungsmaßnahmen erforderlich.

Die während der Baudurchführung zu erwartenden baubedingten Immissionsbeeinträchtigungen und visuellen Beeinträchtigungen der Landschaft sind auf den Zeitraum der Bauabwicklung beschränkt. Überdies kann diesen Beeinträchtigungen im

Hinblick auf die bestehende Vorbelastung des Landschaftsbildes kein signifikanter Einfluss auf das Schutzgut zugeschrieben werden.

Insgesamt werden die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Landschaft als mittlere Beeinträchtigung angesehen.

2.3.7 Schutzgut Kulturgüter

Aufgrund der bestehenden gesetzlichen Vorgaben sind alle vorgeschichtlichen und geschichtlichen Bestände als äußerst wertvoll anzusehen, da sie unwiederbringliche Vorgänge dokumentieren.

Das Baudenkmal „Ludwig-Donau-Main-Kanal“ ist von der geplanten Ausbaumaßnahme nicht betroffen. Es sind daher keine erheblichen baubedingten Auswirkungen auf das Baudenkmal zu erwarten.

Bodendenkmäler stehen unter dem besonderen Schutz des Denkmalschutzes. Einer besonderen Erlaubnis bedarf derjenige, der auf einem Grundstück Erdarbeiten vornehmen will, obwohl er weiß, vermutet oder den Umständen nach annehmen muss, dass sich dort Bodendenkmäler befinden (Art. 7 Abs. 1 S. 1 DSchG). Hinzu kommt, dass bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen der Bodenfunktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte soweit wie möglich vermieden werden sollen (§ 1 S. 3 BBodSchG).

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturgüter sind geprägt durch die Veränderung von kulturhistorischen Landschaftsteilen durch die technischen Ausstattungsmerkmale der Bundesstraße 299. In Bezug auf das Schutzgut Kulturgüter sind mögliche Auswirkungen auf das Bodendenkmal „Erdbauten des Ludwig-Donau-Main-Kanals“ zu prüfen. Da der für die Anlage des Wendehammers erforderliche Eingriff in das Bodendenkmal auf einen bereits stark gestörten Bereich beschränkt bleibt und der Umfang sehr gering ist, sind unter Berücksichtigung der Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 3.1 bis 3.6 keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen zu erwarten.

2.4 Gesamtbewertung

Als Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung lässt sich festhalten, dass durch die Ausbaumaßnahme nur lokal bedeutsame, vertretbare Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die dem planfestgestellten Vorhaben nicht entgegenstehen. Diese Auswirkungen werden bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze berücksichtigt. Einzelheiten ergeben sich aus der materiell-rechtlichen Würdigung dieses Beschlusses, insbesondere bei der Würdigung und Abwägung der vom plangegegenständlichen Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt und berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

3.1 Planrechtfertigung und Planungsziele

Das Vorhaben ist vernünftigerweise geboten und objektiv notwendig. Nach § 3 Abs. 1 FStrG sind Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Die für das Vorhaben sprechenden Belange sind geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte und sonstige Belange zu überwinden.

Die Bundesstraße 299 verbindet die wirtschaftlichen Zentren Neumarkt i.d.OPf. und Neustadt a.d.Donau und fungiert als wichtiger regionaler und überregionaler Zubringer zu den Bundesautobahnen A 3, A 6 und A 9. Als eine von Nord nach Süd verlaufende Verkehrsachse übernimmt sie eine wichtige Verbindungsfunktion. Aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung und ihrer Lage im überregionalen Straßennetz ist die Bundesstraße 299 eine wichtige Erschließungsstraße Ostbayerns. Die besondere Bedeutung der Bundesstraße 299 im Raum Neumarkt i.d.OPf. liegt auch in ihrer maßgeblichen Erschließungs- und Verbindungsfunktion für die Umlandgemeinden.

Zwischen Neumarkt i.d.OPf. und Sengenthal weist die Bundesstraße 299 eine überdurchschnittlich hohe Verkehrsbelastung auf. Neben dem üblichen Ziel- und Quellverkehr ist die verkehrliche Situation der Bundesstraße 299 gekennzeichnet durch einen hohen Schwerverkehrsanteil. Auf Grund der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung des Raumes zwischen Neumarkt i.d.OPf. und dem südlichen Landkreis Neumarkt beziehungsweise dem Rhein-Main-Donau-Kanal ist von einer weiteren Zunahme der Verkehrsbelastung der Bundesstraße 299, vor allem bezüglich des Güter- und Schwerverkehrsanteils, auszugehen.

Die vorliegende Planung umfasst den ersten Bauabschnitt des dreistreifigen Ausbaus der bestehenden Bundesstraße 299 „Neumarkt i.d.OPf. – Neustadt a.d.Donau“ zwischen den Anschlussstellen Neumarkt i.d.OPf./Süd und Sengenthal/Nord von Bau-km 0+000 (= Stat. B299_1310_0,153) bis Bau-km 1+341 (= Stat. B299_1310_1,494) auf einer Ausbaulänge von rund 1,3 Kilometer.

Mit Fertigstellung der derzeit noch in Bau befindlichen Ortsumgehung von Mühlhausen ist die Bundesstraße 299 im Bereich des Landkreises Neumarkt i.d.OPf. ohne

Ortsdurchfahrten ausgebaut. Im Hinblick auf die derzeit laufenden beziehungsweise geplanten Ausbauprojekte im Zuge der Bundesstraßen 299 nördlich und südlich von Neumarkt i.d.OPf ist ein Ausbau der Bundesstraße 299 aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Planordner: Unterlage 1).

Anlass für die vorliegende Planung sind insbesondere die unbefriedigenden Verkehrsverhältnisse bedingt durch die hohe Verkehrsbelastung mit großem Schwerverkehrsanteil bei fehlenden Überholmöglichkeiten und den damit verbundenen erhöhten Unfallrisiken. Wesentlich bestimmt wird der notwendige Ausbauzustand von der Netzfunktion der Gesamtstrecke. Nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008) ist die Bundesstraße 299 als überregionale Verbindung zwischen den Mittelzentren Neumarkt i.d.OPf. und Neustadt a.d.Donau in die Verbindungsfunktionsstufe II einzustufen.

Derzeitiges und künftiges Verkehrsaufkommen

Die Bundesstraße 299 weist zwischen Neumarkt i.d.OPf. und Sengenthal eine überdurchschnittlich hohe Verkehrsbelastung auf.

Gemäß dem Ergebnis der amtlichen Straßenverkehrszählung 2015 (vgl. nachstehende Tabelle 5) ergibt sich für die Bundesstraße 299 im Bereich zwischen der Anschlussstelle Neumarkt i.d.OPf./Süd und der Anschlussstelle Sengenthal/Nord eine Verkehrsbelastung von 11.923 Kfz/24h (Zählstelle Nr. 67349190), davon können 1.121 Kfz/24 h dem Schwerverkehr zugeordnet werden (Schwerverkehrsanteil: rund 9,4 %). Während sich gegenüber der amtlichen Verkehrszählung 2010 mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung von 11.536 Kfz/24 h mit 799 Kfz/24 h Schwerverkehr, beim Gesamtverkehr lediglich eine Steigerung von rund 3,4 % ergibt, hat der Schwerverkehr um rund 40,3 % zugenommen.

Jahr	Zählstelle: 6734/9166 nördl. AS NM/Süd		Zählstelle: 6734/9190 AS NM/Süd – AS Sengenthal/Nord		Zählstelle: 6734/9146 Südl. AS Sengenthal/Nord	
	DTV	SV	DTV	SV	DTV	SV
2010	13.679 (100 %)	1.302 (100 %)	11.536 (100 %)	799 (100 %)	10.023 (100 %)	765 (100 %)
2015	14.573 (107%)	1.185 (91 %)	11.923 (103 %)	1.121 (140 %)	12.099 (115 %)	894 (117 %)

Tabelle 5: DTV-Werte der Bundesstraße 299 im Bereich nördlich der Anschlussstelle Neumarkt i.d.OPf./Süd und südlich der Anschlussstelle Sengenthal/Nord

Entsprechend den Ergebnissen der den Planfeststellungsunterlagen zugrundeliegenden Verkehrsprognose, ist im Prognosejahr 2030 für die Bundesstraße 299 im geplanten Ausbaubereich zwischen den Anschlussstellen Neumarkt i.d.OPf./Süd und Sengenthal/Nord von einer Verkehrsbelastung von rund 15.600 Kfz/24 h mit einem

Schwerverkehrsanteil von 11 % auszugehen. Grundlage dieser Verkehrsprognose waren dabei folgende Erhebungen:

- Knotenpunktzählungen im Bereich Münchener Ring/Kreisstraße NM 24, Tyrolsberger Straße vom Juli 2015
- Verkehrszählungen auf der Bundesstraße 299 im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Umfahrung Mühlhausen i.d.OPf. vom November 2012
- Ergebnisse der Querschnittszählungen an den DTV-Zählstellen der Bundesstraße 299 durch das Staatliche Bauamt Regensburg über jeweils 1 Woche im Zeitraum Juli bis November 2015.

Angesichts der sehr hohen Prognoseansätze von 2015 bis 2030 und der Tatsache, dass zwischen 2030 und 2035 keine wesentlichen Veränderungen mehr zu erwarten sind, gelten nach Feststellung des Verkehrsgutachtens die für das Prognosejahr 2030 ermittelten Verkehrszahlen auch für den Prognosehorizont 2035. Damit können die Annahmen aus dem Gutachten weiterhin dem Planfeststellungsbeschluss, der auf den Prognosehorizont 2035 abstellt, zu Grunde gelegt werden.

Verkehrliche Defizite

Die bestehende Bundesstraße 299 zeichnet sich durch ein erhöhtes Unfallrisiko ausgelöst durch den vorhandenen Überholdruck aus. Dieser Überholdruck resultiert aus der großen Verkehrsbelastung mit hohem Schwerverkehrsanteil und nur wenigen sicheren Überholmöglichkeiten. Aufgrund der derzeit noch vorhandenen Einmündungen öffentlicher Feld- und Waldwege ergeben sich gefährliche Konfliktsituationen mit ein- und abbiegenden Fahrzeugen zu und von den land- beziehungsweise forstwirtschaftlich genutzten Flächen zu beiden Seiten der Bundesstraße 299.

Auch wenn es sich bei dem zum Ausbau vorgesehenen Streckenabschnitt der Bundesstraße 299 derzeit noch nicht um eine Unfallhäufungsstelle handelt, so ist festzustellen, dass sich Fragen der Sicherheit und insbesondere Leichtigkeit des Verkehrs nicht nur bei bereits eingetretenen Unfallhäufungen stellen, auch die der Straßenklasse entsprechende Leistungsfähigkeit eines Verkehrswegs ist ein im Rahmen der Planrechtfertigung beachtlicher Belang.

Planungsziele

Mit dem dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 wird in Fahrtrichtung Süden eine sichere Möglichkeit geschaffen den Schwerverkehr gefahrlos zu überholen und größere Pulkbildungen zu vermeiden. Mit Schaffung der sicheren Überholmöglichkeit wird die Herstellung einer funktionsgerechten und angepassten Leistungsfähigkeit der Bundesstraße 299 entscheidend gefördert und eine Entflechtung des schnellen

und langsamen Verkehrs ermöglicht, ohne dass der Gegenfahrstreifen in Anspruch genommen werden muss.

Die bestehenden Konfliktsituationen der Linksein- und Linksabbieger aus den land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen und Einmündungen der öffentlichen Feld- und Waldwege mit dem starken Verkehr auf der Bundesstraße 299 werden durch den Entfall der Zufahrten im Bereich des dreistreifigen Ausbaus beseitigt. Im Bereich der Bundesstraße 299 verbleibt lediglich der Linksabbieger im Bereich der Anschlussstelle Neumarkt i.d.OPf./Süd.

Mit der Entzerrung und Verflüssigung des Verkehrs auf der Bundesstraße 299 ist auch von entsprechenden Reduzierungen der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen entlang der Bundesstraße 299 auszugehen.

Projektalternativen zum Planungsziel

Gleichermaßen geeignete Projektalternativen zur Erreichung des Planziels sind nicht ersichtlich. Der ersatzlose Verzicht auf die Ausbaumaßnahme ist keine sachgerechte und sinnvolle Projektalternative, da dadurch dem angestrebten vorstehend näher beschriebenen Planungszielen, insbesondere der Beseitigung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse und der Verbesserung von Leistungsfähigkeit sowie Verkehrssicherheit der Bundesstraße 299, nicht Genüge getan wird.

Dem Bauvorhaben steht nicht entgegen, dass es nicht im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen enthalten ist. Gemäß § 1 Abs. 1 S. 2 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) wird das Bundesfernstraßennetz grundsätzlich nach dem Bedarfsplan für Bundesfernstraßen ausgebaut. Dem Bedarfsplan kommt keine enumerative Ausschlusswirkung in dem Sinne zu, dass für nicht in den Bedarfsplan aufgenommene Planungsmaßnahmen eine Planrechtfertigung im Einzelfall ausgeschlossen ist. § 1 Abs. 2 S. 1 FStrAbG statuiert „nur“ eine positive Bindungswirkung (vgl. BVerwG, Urteil vom 8. Januar 2014, Az. 9 A 4.13, DÖV 2014, S. 678). Der Nichtaufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan kann – je nach den Umständen des Falles – indes eine gewisse indizielle Bedeutung für die Bedarfsfrage zukommen. Eine solche – hier unterstellte – Indizwirkung ist allerdings durch den oben dargestellten Bedarfsnachweis für den vorliegenden Einzelfall widerlegt. Gemäß § 3 FStrAbG sind zudem einzelne Verbesserungsmaßnahmen zulässig. Angesichts des bestandsnahen dreistreifigen Ausbaus der Bundesstraße 299 und der das Verkehrsaufkommen nicht wesentlich erhöhenden verkehrlichen Wirkung des Vorhabens handelt es sich um eine solche zulässige Verbesserungsmaßnahme.

Im Zusammenhang mit der Planrechtfertigung spielen auch eventuelle Planungsvarianten keine Rolle. Mit diesen hat sich die Planfeststellungsbehörde erst im Rahmen

der Abwägung auseinanderzusetzen. Auf die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer 3.2.2 dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen.

3.2 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.2.1 Landes- und Regionalplanung

Auch wenn die konkrete Maßnahme im Wesentlichen das Gebiet der Stadt Neu- markt i.d.OPf. betrifft, besteht die übergeordnete Zielsetzung darin, die wichtige über- regionale Verkehrsachse Bundesstraße 299 zwischen dem Oberzentrum Neu- markt i.d.OPf. und dem Mittelzentrum Neustadt a.d.Donau angesichts des prognosti- zierten weiterhin steigenden Verkehrsaufkommens zu ertüchtigen. Des Weiteren soll die Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

Entsprechend dem Bayerischen Landesentwicklungsprogramm 2013

- sind in allen Teilräumen gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen zu schaf- fen oder zu erhalten. Die Stärken und Potenziale der Teilräume sind weiter zu entwickeln. Alle überörtlich raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen haben zur Verwirklichung dieses Ziels beizutragen (LEP (Z) 1.1.1);
- soll die räumliche Wettbewerbsfähigkeit Bayerns durch Schaffung bestmöglicher Standortqualitäten in wirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Sicht in allen Teil- räumen gestärkt werden. Dabei sollen im Wettbewerb um Unternehmen und Ar- beitskräfte lagebedingte und wirtschaftsstrukturelle Defizite ausgeglichen, infra- strukturelle Nachteile abgebaut sowie vorhandene Stärken ausgebaut werden (LEP (G) 1.4.1);
- ist die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen (LEP (Z) 4.1.1);
- soll das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden (LEP (G) 4.2)
- soll bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur der Ausbau des vorhande- nen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen (LEP (G) 4.2).

Die Höhere Landesplanungsbehörde hat im Verlaufe des Anhörungsverfahrens zur Planung Stellung genommen und mitgeteilt, dass die geplante Ausbaumaßnahme den aufgeführten Zielen und Grundsätzen der Landesplanung Rechnung trägt. Von Seiten der Höheren Landesplanungsbehörde bestehen aus landesplanerischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken gegen die geplante Maßnahme, soweit – im Hin- blick auf die vom Ausbauvorhaben tangierte Biotopfläche nördlich der Anschlussstel- le Sengenthal/Nord sowie das Landschaftsschutzgebiet „Buchberg – nicht aus natur- schutzfachlichen Gesichtspunkten grundsätzliche Bedenken bestehen. Unter Hinweis auf die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer 3.2.5 dieses Beschlusses stehen der

geplanten Maßnahme unter den angeführten Gesichtspunkten keine grundsätzlichen Bedenken entgegen.

Das Planvorhaben trägt dazu bei, dass gemäß Regionalplan Regensburg A II 1 bei der Weiterentwicklung der Region und ihrer Teilräume die vorhandenen Stärken und somit die positiven Standortfaktoren gesichert und ausgebaut sowie Entwicklungshemmnisse abgebaut werden.

Gemäß dem Regionalplan Regensburg sind die Einrichtungen der Verkehrsinfrastruktur so zu koordinieren und auszubauen, dass sie die angestrebte Entwicklung der Region unter Berücksichtigung des Netzes von zentralen Orten und Entwicklungsachsen in bestmöglicher Weise unterstützen (vgl. Regionalplan B IX 1).

Wie der Regionale Planungsverband Regensburg in seiner Stellungnahme vom 10. Januar 2018 ausführt, werden nach den Gesichtspunkten, die der Regionalplanung in der Region Regensburg zugrunde liegen, gegen das Vorhaben keine Bedenken erhoben. Der Lage des Vorhabens innerhalb des landschaftlichen Vorbehaltsgebiet Nr. 4 „Sandföhrenwälder südlich Neumarkt i.d.OPf.“, wurde aus Sicht des Regionalen Planungsverbandes durch die Analysen und Festsetzungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan ausreichend Rechnung getragen.

3.2.2 Planungsvarianten und gewählte Lösungen

Teil des Abwägungsprogramms gemäß § 17 S. 2 FStrG ist die Prüfung von Planungsalternativen (BVerwG, Urteil vom 31. Januar 2002, Az. 4 A 15/01, juris, Rdnr. 73). Grundsätzlich sind solche Planungsalternativen abzuwägen, die sich nach Lage der Dinge aufdrängen oder sich anderweitig hätten anbieten müssen. Eine Planungsalternative darf von der Planungsbehörde nur dann nicht verworfen werden, wenn sie sich ihr als vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen (BVerwG, Urteil vom 26. März 1998, Az. 4 A 7/97, juris). Trassenvarianten brauchen nur so weit untersucht zu werden, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist (BVerwG, Urteil vom 28. März 1998, Az. 4 A 7/97, juris, Rdnr. 19). Bei der Variantenprüfung können bereits in einem frühzeitigen Verfahrensstadium diejenigen Varianten ausgeschieden werden, die sich aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen (BVerwG, Urteil vom 24. April 2009, Az. 9 B 10.09, juris, Rdnr. 5).

Aufgabe der gegenständlichen Planung war von vorneherein ein am Bestand orientierter Ausbau der Bundesstraße 299 unter der Vorgabe, Eingriffe in land- und forstwirtschaftlich wie auch naturschutzfachlich hochwertige Flächen und Bodendenkmäler nur vorzunehmen, wenn sie bei Anlegen eines strengen Maßstabs geboten sind. Nachdem es sich somit bei der planfestgestellten Baumaßnahme um einen be-

standsorientierten Ausbau handelt, mussten deshalb weiträumige Alternativen nicht untersucht werden.

Bereits aus den Ausführungen zur Planrechtfertigung in vorstehender Ziffer 3.1 dieses Beschlusses ergibt sich, dass für die Bundesstraße 299 die Nullvariante schon im Ansatz nicht geeignet ist, das Problem der mangelnden Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu bewältigen, da ohne den vorgesehenen Ausbau der Bundesstraße 299 die verkehrlichen Defizite nicht beseitigt sowie das heutige wie das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht leistungsfähig und sicher bewältigt werden können. Das mit dem geplanten Bundesstraßenvorhaben verfolgte und in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 näher beschriebene Planungsziel kann mit der Nullvariante auf alle Fälle nicht erreicht werden.

Denkbare und sinnvolle Alternativen zur geplanten Verbreiterung der Bundesstraße 299 auf drei Fahrstreifen liegen unter Berücksichtigung der mit dem Bauvorhaben angestrebten Ziele, nämlich die Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesstraße 299 zu erreichen, nicht vor. Andere Lösungen als die Verbreiterung des Bestandes hätten größere nachteilige Auswirkungen zur Folge.

Grundsätzlich kommen für den dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 vier Ausbauvarianten in Betracht:

- Wechselseitige Verbreiterung,
- Symmetrische Verbreiterung,
- Verbreiterung an der Ostseite und
- Verbreiterung an der Westseite.

Zu den einzelnen Ausbauvarianten ist folgendes festzustellen:

Die Varianten, die eine wechselseitige beziehungsweise symmetrische Verbreiterung der Bundesstraße 299 vorsehen wurden vom Vorhabenträger, aus den nachfolgend noch näher beschriebenen Gründen, bereits im Rahmen der Grobanalyse ausgeschieden.

- Wechselseitige Verbreiterung

Die Anschlussstelle Neumarkt i.d.OPf./Süd am Bauanfang und das Brückenbauwerk zur Querung des Ludwig-Donau-Main-Kanals am Bauende stellen insoweit aus Kostengründen beachtliche Punkte dar, als sich die Änderungen an der Anschlussstelle auf ausbaubedingte Anpassungen beschränken sollen und das Brückenbauwerk in seinen bestehenden Abmessungen erhalten werden soll. Die Bundesstraße 299 weist im geplanten Ausbaubereich eine ihrer Verkehrsbedeutung und Verbindungsfunktion gerecht werdende zügige Strecken- und Verkehrscharakteristik auf. Mit einem wechselseitigen Anbau geht aufgrund der kurzen Ausbaustrecke, die sich durch die beiden genannten Punkte ergibt, diese zügige

Strecken- und Verkehrscharakteristik verloren. Hinzu kommt, dass ein wechselseitiger Anbau – soweit es die östliche Anbauseite betrifft – zu erheblichen Eingriffen in das Bodendenkmal „Erdbauten des Ludwig-Donau-Main-Kanals“ führt. Dieser erhebliche Eingriff wird durch den zur Erschließung der angrenzenden Grundstücke erforderlichen Wirtschaftsweg noch verstärkt.

Aufgrund der Bedeutung der Bundesstraße 299 als Zubringer zu den Bundesautobahnen und als wichtige Verbindungsstraße für die Industriegebiete im Süden und südlich der Stadt Neumarkt i.d.OPf. ist eine Aufrechterhaltung des Verkehrs zumindest in einer Fahrtrichtung erforderlich. Angesichts der hohen Verkehrsbelastung der Bundesstraße 299 scheidet eine Vollsperrung der Bundesstraße 299 über einen Zeitraum von mehreren Monaten aufgrund fehlender leistungsfähiger und mit vertretbaren Mehrlängen verbundenen Umleitungsstrecken aus.

Zu berücksichtigen ist daher auch, dass bei einer wechselnden Verbreiterung der Bundesstraße 299 die erforderliche Aufrechterhaltung des Verkehrs in einer Fahrtrichtung die Bauausführung, insbesondere hinsichtlich Bauverkehrsführung und Andienung der Baustelle, deutlich erschwert. Der Vorhabenträger hat daher auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde diese Ausbauvariante bereits im Rahmen der Grobanalyse ausgeschieden.

- Symmetrische Verbreiterung

Die für die zusätzliche Fahrspur erforderliche Verbreiterung wird auf beiden Fahrbahnseiten je zur Hälfte ausgeführt. Hierdurch wird eine Grundinanspruchnahme zu beiden Seiten der bestehenden Bundesstraße 299 erforderlich. Zusätzlicher Grundbedarf ergibt sich aufgrund des östlich der Bundesstraße 299 zur Erschließung der angrenzenden forstwirtschaftlich genutzten Grundstücksflächen erforderlichen Wirtschaftsweges.

Die Fahrbahnverbreiterung der Bundesstraße 299 auf der Ostseite in Verbindung mit dem hier erforderlichen Wirtschaftsweg führt auf nahezu gesamter Ausbaulänge zu einem erheblichen Eingriff in das Bodendenkmal „Erdbauten des Ludwig-Donau-Main-Kanals“.

Zu bedenken ist auch, dass die jeweils schmale Verbreiterung baulich schwieriger und damit nur mit größerem finanziellem Aufwand umsetzbar ist. Nachdem der jeweilige Anbau zeitlich versetzt stattfinden muss, verlängert sich auch die Bauzeit und somit der Zeitraum der Verkehrsbeeinträchtigungen, der aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den unbedingt notwendigen Umfang zu beschränken ist. Hinzu kommt, dass sich unter Berücksichtigung der erforderlichen Aufrechterhaltung des Verkehrs in einer Fahrtrichtung die bauzeitliche Verkehrsführung insbesondere für den Zeitraum der Erstellung der Verbreiterung der

ersten Fahrbahnhälfte, sehr schwierig gestaltet und einen größeren Aufwand erfordert. Der Vorhabenträger hat daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch diese Ausbauvariante bereits im Rahmen der Grobanalyse ausgeschieden.

Näher untersucht wurden daher nur die einseitigen Verbreiterungen der Bundesstraße 299 auf der Ost- beziehungsweise Westseite.

- Verbreiterung auf der Ostseite

Der Anbau der zusätzlichen Fahrspur östlich der Bundesstraße 299 erfordert eine Verlegung des bestehenden parallel zur Bundesstraße 299 verlaufenden Wirtschaftsweges. Hiermit verbunden ist ein Eingriff in den bewaldeten Erdwall westlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals auf beinahe der gesamten Ausbaulänge.

- Verbreiterung auf der Westseite

Der Anbau des Zusatzfahrstreifens auf der Westseite der Bundesstraße 299 beginnt mit einer aus dem bestehenden Einfädelsstreifen der Westrampe der Anschlussstelle Neumarkt i.d.OPf./Süd entwickelten Fahrstreifenaddition und erfolgt über die gesamte Anbaustrecke durch Verbreiterung des bestehenden Straßenkörpers.

- Vergleich der Varianten

• Verkehrliche Beurteilung

Beide Ausbauvarianten erfüllen die an den zusätzlichen Fahrstreifen zu stellenden verkehrlichen Anforderungen. In Bezug auf die derzeit bereits vorhandene zügige Strecken- und Verkehrscharakteristik der Bundesstraße 299 wirkt sich allerdings die Verbreiterung der Bundesstraße 299 auf der Ostseite insoweit ungünstig aus, als hier im Bereich des Baubeginns eine Verschwenkung des Fahrbahnrandes erforderlich wird. Mit Aufnahme des Einfädelsstreifens der westlichen Anschlussrampe der Anschlussstelle Neumarkt i.d.OPf./Süd als zusätzlichen Fahrstreifen ermöglicht die Verbreiterung auf der Westseite der Bundesstraße 299 eine bessere und für den Verkehrsteilnehmer auch besser begreifbare Linienführung. Mit der Fahrstreifenaddition auf der Westseite wird der aus Norden kommende Verkehrsteilnehmer wie im Bestand geführt, da im Gegensatz zur östlichen Verbreiterung keine zusätzliche Verschwenkung des Fahrbahnrandes erfolgt. Im Hinblick auf die verkehrlichen Anforderungen und Aspekte ist daher die Verbreiterung auf der Westseite günstiger zu beurteilen.

• Umweltbelange

Hinsichtlich der mit der zusätzlichen Fahrspur verbundenen Lärmimmissionen auf die angrenzenden Siedlungs- und Industriegebiete sind zwischen den beiden Varianten keine wesentlichen Unterschiede zu erwarten.

Die Verbreiterung der Bundesstraße 299 auf der Ostseite zieht größere Eingriffe in den forstwirtschaftlich genutzten Erdwall des Ludwig-Donau-Main-Kanals nach sich. Die zusätzliche Fahrspur westlich der Bundesstraße 299 verursacht dagegen größere Eingriffe in die hier vorhandenen landwirtschaftlich genutzten Flächen. Aufgrund des Eingriffs in den Bereich des Erdwalls ist der Flächenverbrauch bei der östlichen Anbauvariante etwas höher als bei der westlichen Anbauvariante. Hinsichtlich des Anteils neu versiegelter Flächen ist die östliche Anbauvariante aufgrund des erforderlichen neuen Wirtschaftsweges etwas ungünstiger zu beurteilen als die westliche Anbauvariante. Die höhere Wertigkeit der landwirtschaftlichen Flächen auf der Westseite kann durch den höheren Flächenverbrauch auf der Ostseite als weitestgehend kompensiert angesehen werden. Insgesamt gesehen weist die westliche Anbauvariante in Bezug auf das Schutzgut Boden gegenüber der östlichen Anbauvariante geringfügige Vorteile auf.

Hinsichtlich der Schutzgüter Wasser sowie Luft und Klima sind die beiden Varianten vergleichbar.

Bei einem westlichen Anbau besteht ein maßgeblicher naturschutzfachlicher Konflikt in der Beeinträchtigung eines nach § 30 BNatSchG geschützten Biotops in Form eines Sandmagerrasens. Die Bundesstraße 299 rückt durch die Verbreiterung näher an diese Fläche heran, so dass es zu einer Zunahme der Schadstoffimmissionen im Bereich der Biotopfläche kommt. Eine Überbauung oder Versiegelung des gesetzlich geschützten Sandmagerrasens ist jedoch auszuschließen, so dass auch die dortige Fortpflanzungs- und Ruhestätte der Zauneidechse nicht dauerhaft beeinträchtigt wird. Allerdings wird bei einer westlichen Verbreiterung der Lebensraum der Feldlerche, einer Europäischen Vogelart, beeinträchtigt. Am Bauanfang beziehungsweise Bauende ist in sehr geringem Umfang das Landschaftsschutzgebiet LSG-00121.02 „Buchberg“ betroffen. Eine Verbreiterung der Bundesstraße 299 am östlichen Fahrbahnrand wäre mit einer Verschiebung des parallel verlaufenden Wirtschaftsweges nach Osten und somit einem Eingriff in den bewaldeten Erdwall des Ludwig-Donau-Main-Kanals auf nahezu gesamter Ausbaulänge verbunden. Artenschutzrechtlich ist bei einem großflächigen Eingriff in den Waldrand durch den Verlust von Höhlenbäumen mit einer Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten höhlenbewohnender Vögel und von Fledermäusen auszugehen. Mit einem Anbau der zusätzlichen Fahrspur auf der Westseite können die Eingriffe in der Summe geringer gehalten werden, da nicht in wertvolle Lebensräume mit langen Wiederherstellungszeiten großflächig eingegriffen werden muss.

Mit dem aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erforderlichen Entfall von Einmündungen öffentlicher Feld- und Waldwege muss bei beiden Anbauvarianten im Zuge des östlich parallel zur Bundesstraße 299 verlaufenden Wirtschaftsweges ein Wendehammer angelegt werden. Bei einem Anbau an der Westseite ist hierzu nur ein geringer Eingriff in das Bodendenkmal „Erdbauten des Ludwig-Donau-Main-Kanals“ erforderlich. Im Gegensatz dazu ist bei einer östlichen Verbreiterung von einer wesentlich größeren Beeinträchtigung dieses Bodendenkmals auszugehen, da hier nicht nur ein Wendehammer errichtet werden muss, sondern aufgrund der bereits angeführten erforderliche Verschiebung dieses Wirtschaftsweges ein Eingriff in das Bodendenkmal auf gesamter Ausbaulänge des Weges erforderlich wird.

Mit dem Eingriff in den Waldrand entlang des Erdwalls des Ludwig-Donau-Main-Kanals auf größerer Länge und den Verlust von Bäumen sind auch die Auswirkungen auf das Landschaftsbild bei einer Verbreiterung der Bundesstraße 299 auf der Ostseite ungünstiger zu bewerten als bei einer Verbreiterung auf der Westseite.

Unter Berücksichtigung der Umweltbelange ist daher der Verbreiterungen der Bundesstraße 299 auf der Westseite der Vorzug vor der Verbreiterung auf der Ostseite einzuräumen. Die Beeinträchtigungen der Lebensräume der Zauneidechse und der Feldlerche sowie der randlichen Beanspruchung des Landschaftsschutzgebietes LSG-00121.02 „Buchberg“ und des Bodendenkmals „Erdwall des Ludwig-Donau-Main-Kanals“ bei der Verbreiterung der Bundesstraße 299 auf der Westseite sind als weniger schwerwiegend einzustufen als die Beeinträchtigungen höhlenbewohnender Vögel und Fledermäuse und des Bodendenkmals auf nahezu gesamter Ausbaulänge bei einer Verbreiterung der Bundesstraße 299 auf der Ostseite.

- Wirtschaftlichkeit
Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist der Anbau der zusätzlichen Fahrspur auf der Ostseite insoweit mit höheren Kosten verbunden, als hier umfangreichere Erdarbeiten aufgrund des Eingriffs in den Ludwig-Donau-Main-Kanal erforderlich sind und die bestehende Wasserleitung der Stadtwerke Neumarkt in größerem Umfang tiefer beziehungsweise umgelegt werden muss.
- Gewählte Lösung
Aufgrund der vorstehend geschilderten Verhältnisse ist dem Anbau der zusätzlichen Fahrspur auf der Westseite der Bundesstraße 299 der Vorzug vor dem Anbau an der Ostseite insbesondere deshalb einzuräumen, als die westliche Anbauvariante

- besser den verkehrlichen Anforderungen gerecht wird und
- geringere Eingriffe in Natur und Landschaft sowie das Bodendenkmal „Erdwall des Ludwig-Donau-Main-Kanals“ erfordert.

Neben der gewählten Lösung sind keine weiteren Varianten erkennbar, mit der das verfolgte Planungsziel mit geringeren negativen Auswirkungen auf die öffentlichen und privaten Belange (insbesondere verkehrliche Anforderungen, Eingriffe in Natur und Landschaft sowie Bodendenkmäler) erreicht werden kann.

3.2.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den "Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL, Ausgabe 2012)". Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

3.2.3.1 Trassierung

Die plangegegenständliche Bauabschnitt beinhaltet den dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 „Neumarkt i.d.OPf. – Neustadt a.d.Donau“ südlich der Anschlussstelle Neumarkt i.d.OPf. von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+341 auf einer Ausbaulänge von rund 1,3 Kilometer.

Der Ausbauabschnitt der Bundesstraße 299 liegt außerhalb bebauter Gebiete und ist deshalb gemäß Ziffer 3.4.1 der „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008)“ der Kategoriengruppe LS und gemäß Ziffer 3.4.1, Tabelle 5 der Verbindungsfunktionsstufe II zuzuordnen, woraus sich aufgrund von Tabelle 6 die Straßenkategorie LS II ergibt.

Ausgehend von dieser Straßenkategorie wurde entsprechend der Verkehrsbedeutung der Bundesstraße 299 bereits beim Bau der bestehenden Fahrbahn eine zügige Trassierung gewählt. Die Trassierung folgt dem Straßenbestand und ist im Hinblick auf Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ohne Bedenken. Die erforderlichen Haltesichtweiten werden auf der ganzen Strecke eingehalten. Es kann außerdem festgestellt werden, dass die Trassierungsgrenzwerte der RAL in Lage und Höhe insgesamt eingehalten werden können.

Folgende Punkte beeinflussen die geplante Maßnahme:

- die Anschlussstelle Neumarkt i.d.OPf./Süd mit der Anschlussrampe West am Bauanfang;
- das Bauwerk zur Querung des Ludwig-Donau-Main-Kanals am Bauende;
- der Erdwall des Ludwig-Donau-Main-Kanal östlich der Bundesstraße 299.

3.2.3.2 Querschnitt

Die Bundesstraße 299 erhält im dreistreifigen Bereich künftig den Regelquerschnitt RQ 11,5+ gemäß den RAL, Ausgabe 2012 und entspricht damit der Entwurfsklasse (EKL) 2. Dieser Querschnitt ist für die vorhandenen und zu erwartenden Verkehrsbelastungen ausreichend und geeignet.

Die Überholrichtung wird im Ausbauabschnitt in Fahrtrichtung Sengenthal angeordnet. Überholvorgänge können in diesem Abschnitt mit zwei Fahrstreifen in eine Richtung gefahrlos durchgeführt werden. In der Gegenrichtung wird ein Überholverbot angeordnet.

Der Oberbau wird in Asphaltbauweise gemäß den Vorgaben der „Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO, Ausgabe 2012)“ beziehungsweise in der zum Zeitpunkt der Bauausführung geltenden Fassung ausgebildet. Die vorhandene Asphaltdecke der bestehenden Fahrbahn wird ersetzt.

Im Übrigen wird auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlagen 1; 5, Blatt Nrn. 1 und 2; 11 und 14) verwiesen.

3.2.3.3 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

Die westliche Anschlussrampe der Anschlussstelle Neumarkt i.d.OPf./Süd wird so angepasst, dass der bisher vorhandene Einfädelstreifen in den zusätzlichen Fahrstreifen einbezogen wird. Weitergehende Umbauten im Bereich des Knotenpunktes sind nicht vorgesehen und auch nicht erforderlich. Die Ausgestaltung des Knotenpunktes bleibt daher in seiner bestehenden Form erhalten.

Aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind im künftig dreistreifigen Straßenquerschnitt Zufahrten nicht mehr zulässig. Die bestehenden Zufahrten bei Bau-km 0+897 auf der Ostseite und Bau-km 0+300, 0+404, 0+897 und 1+278 auf der Westseite werden rückgebaut. Die bestehende zur Anbindung des vorhandenen und aufgrund der auf der Ostseite entfallenden Zufahrt auszubauenden öffentlichen Feld- und Waldweges erforderliche Zufahrt bei Bau-km 0-042 wird an die neuen Verhältnisse angepasst. Die Erschließung der auf der Westseite an die Bundesstraße 299 angrenzenden Grundstücke ist unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlagen 3 und 5, Blatt Nrn. 1 und 2) über das vorhandene nachgeordnete Straßen- und Wegenetz gewährleistet.

Im Übrigen wird wegen der näheren Einzelheiten zum Ausbaustandard auf die angeführten festgestellten Planunterlagen im Planordner verwiesen.

3.2.4 Immissionsschutz, Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG, Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG). Bei der Konzeption wurde darauf geachtet, dass keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht.

Der Maßstab zur Bewertung, ob schädliche Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Schadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben, ergibt sich aus dem Immissionsschutzrecht, insbesondere aus § 3 Abs. 1 und §§ 41 ff. BImSchG. Daraus folgt, dass die Zumutbarkeitsgrenze dann nicht überschritten wird, wenn die Grenzwerte der Verordnungen und technischen Regelwerke, die zur Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkung im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG vorliegen, eingehalten werden. Gleichwohl sind auch Beeinträchtigungen, die unterhalb der Zumutbarkeitsgrenze liegen, bei der Abwägung zu berücksichtigen (BVerwG, Urteil vom 23. November 2005, Az. 9 A 28.04, NVwZ 2006, S. 331 ff.).

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch das geplante Vorhaben keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden.

Der dreistreifige Ausbau wird durch die Verbesserung des Verkehrsflusses dazu beitragen, die Belastung der Anwohner mit Lärm- und Schadstoffimmissionen zu reduzieren.

3.2.4.1 Verkehrslärmschutz

Der Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm erfolgt beim Straßenbau nach den verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräu-

sche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV). Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gem. § 41 Abs. 2 BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sogenannter Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten.

Wenn und soweit den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabenträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG, Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG).

Entsprechend vorgenannten Anforderungen der Rechtsprechung an den Lärmschutz ist die Planung auch daraufhin überprüft worden, ob Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen oder anzuerkennen sind.

3.2.4.1.1 § 50 BImSchG – Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Bundesstraße 299 hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die vorzugswürdige Lösung. Nach dieser Vorschrift sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die Flächen so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Der bestandsorientierte Ausbau mit Anbau der zusätzlichen Fahrspur auf der Westseite der Bundesstraße 299 entspricht dem Gebot des § 50 BImSchG, da er ausreichende Abstände zu den schutzwürdigen Bebauungen und Gebieten einhält und soweit möglich schädliche Umwelteinwirkungen vermeidet. Zum vorgesehenen bestandsorientierten Ausbau der Bundesstraße 299 gibt es daher hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG keine sinnvolle Alternative.

3.2.4.1.2 Rechtsgrundlage der Verkehrslärmvorsorge

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen.

In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS-90"

zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, Az. 4 C 9/95, NVwZ 1996, S. 1003).

Nach § 2 Abs. 1 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel die nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A),
- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A),
- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A),
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Die Art der in § 2 Abs. 1 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete, sowie Anlagen und Gebiete für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach § 2 Abs. 1 16. BImSchV, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) vorstehender Aufzählung entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Einzelne Wohnbebauung im Außenbereich ist nach der Verkehrslärmschutzrichtlinie wie Gebäude in Misch-, Dorf- und Kerngebieten zu schützen. Es gelten daher die Grenzwerte 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht.

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf.

Eine wesentliche Änderung liegt nach § 1 Abs. 2 16. BImSchV nur vor, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird; oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A)

oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Die Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Die in § 2 der 16. BImSchV getroffene Regelung enthält unter verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsgesichtspunkten ausreichende Reserven (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, Az. 4 C 9/95, DVBl 1996, S. 916; BVerwG, Urteil vom 23. November 2001, Az. 4 A 46.99, DVBl 2002, S. 565).

Für unbebaute Gebiete, die lediglich im Flächennutzungsplan als Baugebiete dargestellt sind und für die kein rechtswirksamer Bebauungsplan vorliegt besteht kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz nach der 16. BImSchV. Abzustellen ist im Rahmen des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV nämlich auf die konkrete bauplanungsrechtliche Situation. Das Maß an Lärmschutz, das der Vorhabenträger zu gewährleisten hat, bestimmt sich grundsätzlich danach, welche bauliche Gebietsqualifizierung dem lärmbeeinträchtigten Bereich im Zeitpunkt der Planfeststellung beziehungsweise Planauslegung zukommt (BVerwG, Beschluss vom 13. November 2001, Az. 9 B 57.01, DVBl. 2002, S. 276). Bauliche Verhältnisse, die sich erst in der Entwicklung befinden, muss der Planungsträger nur dann berücksichtigen, wenn sie einen Grad der Verfestigung erreicht haben, der die weitgehend sichere Erwartung ihrer Verwirklichung rechtfertigt (BVerwG, Urteil vom 21. September 1996, Az. 4 A 11.95, NVwZ 1996, S. 1008). Für Gebiete, die nicht bebaut und aus bauplanungsrechtlicher Sicht auch (noch) nicht bebaubar sind, besteht kein Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem Straßenbaulastträger, selbst wenn im Fall einer späteren Bebauung mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu rechnen wäre.

3.2.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Ausgangsdaten

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Verkehrsprognose von 2016, die im Ausbauabschnitt eine Verkehrsmenge von 15.600 Kfz/24 h auf der Bundesstraße 299 im Prognosejahr 2035 zugrunde legt, beruht dabei auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Bei der Beurteilung des Lärmschutzes ist nicht auf Spitzenbelastungen abzustellen (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, Az. 4 C 9/95, DVBl. 1996, S. 916; BVerwG, Urteil vom 23. November 2001, Az. 4 A 46.99, DVBl 2002, S. 565). Der ansonsten erforderliche Aufwand wäre im Hinblick auf die nur gelegentlich eintretenden Spitzenbelastungen

nicht gerechtfertigt und unwirtschaftlich. Die Anlage 1 zu § 3 Verkehrslärmschutzverordnung hebt auf die der Planung zugrunde liegende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke ab.

Der Berechnung liegen folgende Daten zugrunde:

		Eingabewerte
Verkehrsbelastung DTV ₂₀₃₅	Kfz/24 h	15.600
Lkw-Anteil (Tag/Nacht) SV ₂₀₃₅	Kfz/24 h	10,0 %/20,0 %
zul. Geschwindigkeit Pkw/Lkw	km/h	100/80
Fahrbahnbelag	-	Asphalt
Korrektur für Fahrbahnbelag	dB(A)	- 2 dB(A)
Querschnitt	-	RQ 11,5+
max. Steigung	%	< 1

Tabelle 6: Vorgaben für die Lärmberechnung

Großräumige Planungsvorhaben, die Verkehrsverlagerungen erwarten lassen, die zu einer „erheblichen Abweichung“ der Prognose von der tatsächlichen Verkehrsentwicklung führen, sind nicht bekannt. Erheblich wäre eine Abweichung dann, wenn die zusätzlich nachträglich auftretenden Lärmbeeinträchtigungen spürbar werden, also eine tatsächliche Erhöhung der prognostizierten Lärmpegel um 3 dB(A) erfolgt (vgl. Nr. 32.2 VLärmSchR 97). Diese Erhöhung würde eine Verdoppelung der in vorstehender Tabelle angegebenen Verkehrsmengen erfordern, was zum Prognosejahr 2035 sehr unwahrscheinlich ist.

Lärmmessungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBI 1985, S. 1159). Die Dimensionierung der Lärmschutzanlagen erfolgte auf Grundlage der hierfür einschlägigen gesetzlichen Vorschriften. In das Berechnungsverfahren fließen Randbedingungen wie Topographie, Gebäudehöhe, Verkehrsmenge und Straßenoberfläche ein. Zugunsten des Betroffenen wird – unabhängig von der tatsächlichen Lage – stets leichter Wind von der Straße zum Immissionsort berücksichtigt. Anträge auf Durchführung von Lärmmessungen sind daher zurückzuweisen.

Die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten sind nicht zu beanstanden, auch wenn man berücksichtigt, dass sich Verkehrsteilnehmer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten, da die RLS-90 verbindlich ist und überdies auf Messungen unter vergleichbaren Umständen aufbaut. Die Lärmberechnung nach RLS-90 beruht auf Durchschnittsgeschwindigkeiten.

Einem verkehrswidrigen Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist im Übrigen mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken und eine Aufgabe der Polizei.

Die vorgelegten Berechnungen zur Lärmbelastung der betrachteten Gebiete wurden vom Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung der Oberpfalz überschlägig geprüft und deren Ergebnisse bestätigt. Die Berechnungen entsprechen den derzeit geltenden Vorgaben.

3.2.4.1.4 Gesamtlärm

Eine Berechnung der Lärmbeeinträchtigungen im Rahmen einer Gesamtlärbetrachtung ("Summenpegel") ist im Hinblick auf die verfahrensgegenständliche Straßenbaumaßnahme nur geboten, wenn der neue oder zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führen kann, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist. Dies gilt insbesondere bei Grundstücken, die dem Wohnen dienen. Denn der Staat darf durch seine Entscheidungen keine verkehrliche Maßnahme zulassen, die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslöst. Dies gebieten die in Art. 2 Abs. 2 S. 1 oder Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG enthaltenen Gewährleistungen. Der Staat verstößt gegen die aus Art. 2 Abs. 2 GG folgende grundrechtliche Schutzpflicht, wenn er es zuließe, dass durch den Bau oder durch die wesentliche Änderung eines öffentlichen Verkehrswegs eine die menschliche Gesundheit gefährdende Gesamtlärmbelastung entsteht, und sei es auch nur durch die Erhöhung einer bereits vorhandenen Vorbelastung. Die grundrechtliche Schutzpflicht greift somit ein, wenn die ihr widerstreitende Immissionssituation gerade durch das Planvorhaben entsteht oder verschärft wird. Anderenfalls leistet die Zulassungsentscheidung zu der kritischen Lärmbelastung keinen relevanten Ursachenbeitrag, der Grundlage des grundrechtlichen Schutzanspruchs gegenüber dieser Entscheidung sein könnte (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, Az. 4 C 9/95, BVerwGE 101, S. 1; OVG Münster, Urteil vom 18. Januar 2001, Az. 20 D 75/98.AK, NWVBI. 2002, S. 105). Die Grenze, bei der ein solch schwerwiegender Eingriff in Betracht kommt, liegt dort, wo die verwaltungsgerechtliche Rechtsprechung und der Bundesgerichtshof übereinstimmend von einer "enteignenden Wirkung" beziehungsweise Gesundheitsgefahr ausgehen. Sie ist für ein Mischgebiet im Bereich bei Werten von 72 dB(A) am Tag und 62 dB(A) in der Nacht und für ein Wohngebiet bei Werten von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht anzusetzen (vgl. VGH München, Beschluss vom 18. Juli 1996, Az. 8 CS 96.1612; VGH München, Urteil vom 5. März 1996, Az. 20 B 92.1055, VGHE By 29, S. 77; BGH, Urteil vom 25. März 1993, Az. III ZR 60/91, NJW 1993, S. 1700).

Voraussetzung dafür aber ist, dass der Vorhabenträger in tatsächlicher Hinsicht zu der gesundheitsgefährdenden Gesamtbelastung beiträgt. Eine in der Planfeststellung

zu befolgende grundrechtliche Pflicht, Schutzvorkehrungen zu treffen, setzt eine Kausalität zwischen dem Bau oder der Änderung des Verkehrsweges und der gesundheitsgefährdenden Verkehrsbelastung voraus. Eine Pflicht, eventuell gesundheitlich bedenkliche Immissionslagen bei Gelegenheit der Planfeststellung zu sanieren, wird damit hingegen nicht begründet (BVerwG, Beschluss vom 15. Januar 2008, Az. 9 B 7.07, NVwZ 2008, 675, Rdnr. 9).

Von dieser erforderlichen Kausalität ist hier jedoch nicht auszugehen. So ergibt sich für die maßgebenden Immissionsorte WH 9 und WH 10, die in einem Mischgebiet liegen, für den Prognosefall ein Beurteilungspegel von jeweils 53 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht. Die zu berücksichtigenden Grenzwerte von 72 dB(A) am Tag und 62 dB(A) in der Nacht werden deutlich unterschritten und sogar die nach § 2 Abs. 1 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht werden eingehalten.

3.2.4.1.5 Ergebnis

Die immissionsschutzrechtlichen Gebietseinstufungen der Bebauungen im Einwirkungsbereich der geplanten Ausbaumaßnahme wurden vom Vorhabenträger entsprechend ihrer Schutzwürdigkeit bestimmt. Der betroffene Bereich des Ortsteils Buchberg der Gemeinde Sengenthal wurde dabei entsprechend der Verkehrslärm-schutzrichtlinie als allgemeines Wohngebiet und die Einzelanwesen am Bauanfang östlich der Bundesstraße 299 als Misch- und Dorfgebiet eingestuft (Teil C, Abschnitt VI, Ziffer 10.2, Abs. 4 und 5 VLärmSchR 97).

Beim plangegegenständlichen dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 handelt es sich nicht um den Neubau einer Straße im Sinne von § 1 Abs. 1 16. BImSchV. Es ist aber von einer wesentlichen Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 1 16. BImSchV auszugehen, da mit der Maßnahme eine Erweiterung der bestehenden Bundesstraße 299 um einen dritten Fahrstreifen verbunden ist.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen und die Immissionsorte sind in den festgestellten Planunterlagen zusammengestellt und können diesen entnommen werden (Planordner: Unterlage 17.1). Mit der auf der Bundesstraße 299 im geplanten Ausbaubereich für das Jahr 2035 prognostizierten Verkehrsbelastung von 15.600 Kfz/24 h werden mit

- maximal 47 dB(A) am Tag und 41 dB(A) in der Nacht im Ortsteil Buchberg die für allgemeine Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht und
- mit maximal 53 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht an den Einzelanwesen östlich der Bundesstraße 299 die für Dorf- und Mischgebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht

eingehalten. Es bleibt außerdem festzuhalten, dass in allen im Einwirkungsbereich der geplanten Ausbaumaßnahme liegenden Bereichen sogar die für Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime zulässigen Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht eingehalten beziehungsweise deutlich unterschritten werden. Aufgrund des dreistreifigen Ausbaus der Bundesstraße 299 im plangegegenständlichen Ausbauabschnitt sind daher keine Lärmschutzmaßnahmen im Sinne der Lärmvorsorge erforderlich.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen und die Immissionsorte sind in den festgestellten Planunterlagen zusammengestellt beziehungsweise können diesen entnommen werden (Planordner: Unterlage 17.1).

3.2.4.1.6 Außenwohnbereiche

Bei einem mit einem Wohnhaus bebauten Grundstück ist Schutzgegenstand nicht nur das Wohnhaus mit seinen Aufenthaltsräumen im Wohnbereich, sondern auch der sogenannte „Außenwohnbereich“. Der Begriff des Wohnens umfasst auch die angemessene Nutzung des Außenwohnbereichs. Zum Außenwohnbereich gehören Balkone, Loggien, Terrassen und nicht bebaute Flächen des Grundstücks, soweit sie dem „Wohnen im Freien“, nicht etwa nur dem bloßen Schmuck des Anwesens, wie beispielsweise ein Vorgarten, dienen.

Ein Anspruch auf Entschädigung wegen einer etwa verbleibenden Beeinträchtigung des „Außenwohnbereichs“ kommt nur insoweit in Betracht, als der Tagwert überschritten ist; denn beim „Außenwohnbereich“ ist nur auf den Immissionsgrenzwert am Tage abzustellen. Insoweit ist nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ – VLärmSchR 97 – vom 02. Juni 1997, VkB1. S. 434 zu verfahren.

Wie den Ausführungen in vorstehender Ziffer 3.2.4.1.5 dieses Beschlusses entnommen werden kann, werden die Immissionsgrenzwerte am Tag an keinem Gebäude überschritten. Durch die geplante Baumaßnahme werden daher weder immissionsrechtlich unzumutbare Bedingungen für deren Nutzung geschaffen, noch würde die Schwelle eigentumsrechtlicher Positionen überschritten.

3.2.4.1.7 Schutz vor Baulärm

Die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.1.2 dieses Beschlusses enthaltene Auflage findet ihre Rechtsgrundlage in Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG i.V.m. § 39 Abs. 1, § 3 Abs. 1 BImSchG. Maßgeblich kann hier zur Beurteilung von nachteiligen Wirkungen im Sinne des Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG auf die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – AVV Baulärm – vom 19. August 1970 abgestellt werden (VGH München, Urteil vom 24. Januar 2011, Az. 22 A 09.40045, 22 A 09.40047, 22 A 09.40048, 22 A 09.40053, DVBl 2011,

S. 377). Ergänzend sind die Anforderungen aus der 32. BImSchV heranzuziehen (VGH Kassel, Urteil vom 17. November 2011, Az. 2 C 2165/09.T, DÖV 2012, S. 406).

3.2.4.2 Schadstoffbelastung

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG.

Bei raumbedeutsamen Planungen sind schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden (§ 50 S. 1 BImSchG). Außerdem ist die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in der Abwägung auch dann zu berücksichtigen, wenn die einschlägigen Grenzwerte nicht überschritten werden. Die Verschlechterung der Luftqualität unterhalb dieser Immissionsgrenzwerte ist mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellen (§ 50 S. 2 BImSchG). Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs. 1 BImSchG).

3.2.4.2.1 Schadstoffeintrag in die Luft

Der Vorhabenträger hat die lufthygienischen Auswirkungen des Vorhabens anhand der „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“ untersucht. Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 17.2) kommt der Vorhabenträger zu dem Ergebnis, dass mit Umsetzung des Projektes die Grenzwerte der 39. BImSchV überall nicht nur eingehalten sondern sogar deutlich unterschritten werden.

Nach den Feststellung des Sachgebietes 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung der Oberpfalz vom 20. Februar 2018 ist unter Ansatz der vorgegebenen Verkehrsmengen nicht davon auszugehen, dass aufgrund von Kfz-Abgasen an den nächstgelegenen Anwesen der Wohnbebauung im Planfeststellungsbereich lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit erreicht oder überschritten werden.

3.2.4.2.2 Schadstoffeintrag in den Boden

Neben dem Schadstoffeintrag in die Luft ist zu berücksichtigen, dass die vorhabenbedingten, insbesondere die mit den Kraftfahrzeugabgasen emittierten, Schadstoffe auch zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen können.

Für jeden, der auf den Boden einwirkt, besteht die Pflicht, sich so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden (§ 4 Abs. 1 BBodSchG). Dabei versteht man unter schädlichen Bodenveränderungen im Sinne

dieses Gesetzes solche Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen (§ 2 Abs. 3 BBodSchG). Der Begriff der schädlichen Bodenveränderung im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG deckt sich dabei insbesondere mit der Formulierung des § 3 Abs. 1 und des § 5 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG, soweit sie durch Immissionen verursacht wird.

Bei der Abschätzung des vorhabenbedingten Schadstoffeintrags in den Boden kann zunächst von den Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zum Schutzgut Boden (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.2.5 und 2.3.3 dieses Beschlusses) ausgegangen werden. Danach lässt sich festhalten, dass vor allem im unmittelbaren Nahbereich der Trasse, etwa in einem Streifen von 10 Meter beiderseits der Trasse, mit nicht unerheblichen Schadstoffeinträgen in den Boden zu rechnen ist und dass diese Belastungen mit zunehmender Entfernung von der Trasse und mit zunehmender Bodentiefe deutlich abnehmen. Veränderungen gegenüber der Situation vor Durchführung des Straßenbauvorhabens sind zwar nicht zu vermeiden. Für die hier zu treffende Entscheidung kann die Planfeststellungsbehörde allerdings auf die ebenfalls bereits bei der Umweltverträglichkeitsprüfung angesprochenen Untersuchungen zum Schadstoffeintrag in straßennahe Böden zurückgreifen (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.2.5), die die Zulässigkeit des geplanten Vorhabens unter dem Aspekt des Schadstoffeintrags in straßennahen Boden, auch mit den sich hieraus ergebenden Konsequenzen für Mensch und Tier, nicht in Frage stellen.

Die landwirtschaftliche Nutzung beginnt in der Regel erst jenseits der oben genannten Entfernung. Schließlich sind die Schadstoffemissionen des einzelnen Fahrzeugs infolge gesetzlicher Maßnahmen bereits heute geringer, als sie zum Zeitpunkt der in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.2.5 angegebenen Untersuchungen waren, und werden künftig voraussichtlich noch weiter abnehmen. In der Gesamtschau ist daher davon auszugehen, dass die vorhabenbedingten Schadstoffeinträge in den Boden ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier bleiben werden. Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG sind demnach nicht zu erwarten. Ergänzend wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.2.5 und 2.3.3 sowie in nachfolgender Ziffer 3.2.4.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Der mit nicht unerheblichem Gewicht gegen die Planung in die Abwägung einzustellende Aspekt der Schadstoffbelastung des Bodens vermag deshalb nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde die für die Planung sprechenden öffentlichen Belange auch angesichts der schon gegebenen Vorbelastung durch die bestehende Bundesstraße 299 nicht zu überwiegen.

3.2.4.2.3 Schadstoffeintrag in Gewässer

Schadstoffeinträgen in oberirdische Gewässer sowie Gefährdungen des Grundwassers im Bereich der planfestzustellenden Trasse wird aufgrund des Entwässerungskonzeptes, das den Planunterlagen zu Grunde liegt und in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg entwickelt wurde, wirksam vorgebeugt.

Erhebliche Schadstoffeinträge und somit nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.2.6 und 2.3.4 sowie in nachfolgender Ziffer 3.2.6 dieses Beschlusses nicht zu erwarten.

Der Belang des Schutzes der Gewässer vor Schadstoffeinträgen ist somit nicht geeignet, die für das Vorhaben sprechenden Gründe zu überwiegen.

3.2.4.2.4 Abwägung hinsichtlich des Schadstoffeintrags

Insgesamt kommen im Rahmen der Abwägung weder dem nicht bestreitbaren Beitrag zur allgemeinen Luftverschmutzung noch dem zu erwartenden Eintrag luftgetragener oder sonstiger Schadstoffe in straßennah gelegene Grundstücke ein entscheidendes Gewicht gegen das Vorhaben zu, zumal mit der Ausbaumaßnahme auch gewisse Entlastungseffekte, wie zum Beispiel durch die vorhabenbedingte Verflüssigung des Verkehrs, verbunden sind.

3.2.4.3 Abwägung der Immissionsschutzbelange

Aufgrund der vorangegangenen Ausführungen lässt sich im Gesamten betrachtet festhalten, dass die Planung in Bezug auf den öffentlichen Belang Immissionsschutz (Schutz vor Lärm und Schadstoffbelastungen) ausgewogen ist. Es ist nicht zu verkennen, dass den Belangen des Lärmschutzes sowie der Vermeidung von Schadstoffbelastungen (Luftreinhaltung/Bodeneintrag/Gewässerschutz) ein sehr großes Gewicht beizumessen ist. Dabei sind auch solche Auswirkungen auf vom Straßenbau betroffene Gebiete zu berücksichtigen, die nicht mit einer Überschreitung bestehender Grenz- und Orientierungswerte verbunden sind. Mit Rücksicht auf die vorangegangenen Ausführungen, aufgrund der in der Planung vorgesehenen Schutzmaßnahmen und der in diesem Beschluss angeordneten Nebenbestimmungen sowie angesichts der bestehenden Vorbelastung haben die Belange des Immissionsschutzes gegenüber den für den Plan sprechenden Argumenten ein geringeres Gewicht.

3.2.4.4 Bodenschutz

Das Bundes-Bodenschutzgesetz grenzt seinen Anwendungsbereich in § 3 Abs. 1 Nr. 8 BBodSchG von den Vorschriften über den Bau, die Änderung und den Betrieb von Verkehrswegen ab. Danach ist es auf schädliche Bodenveränderungen und Altlasten anwendbar, soweit diese Vorschriften Einwirkungen auf den Boden nicht regeln. Das Verkehrswegeplanungsrecht weist bodenschutzrechtliche Bezüge lediglich

unter zwei Aspekten auf: Soweit sich vorhandene Bodenbelastungen nachteilig auf das Planungskonzept auswirken können, ist ihnen nach Maßgabe des in § 17 S. 2 FStrG normierten Abwägungsgebots Rechnung zu tragen. Zu den für die planerische Entscheidung relevanten Tatsachen gehört auch die Beschaffenheit des Bodens, auf dem das Planvorhaben verwirklicht werden soll. Die als Baugrund vorgesehenen Grundstücke müssen für den ihnen zugedachten Zweck geeignet sein. Daran kann es fehlen, wenn für das Vorhaben Flächen in Anspruch genommen werden, die Bodenverunreinigungen aufweisen. Weder in der Bau- noch in der Betriebsphase dürfen Gefahren oder erhebliche Beeinträchtigungen hervorgerufen werden, die sich darauf zurückführen lassen, dass als Baugrund kontaminierter Boden verwendet wird. Ob vom Boden her Störungen drohen, richtet sich nach den Maßstäben des Bodenschutzrechts (BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage 1/2006, Rdnr. 457).

Weder das Bundesfernstraßengesetz noch das ergänzend anwendbare Bayerische Verwaltungsverfahrensgesetz enthalten Vorschriften, die den Umgang mit schädlichen Bodenverunreinigungen oder Altlasten unabhängig von dem Bau oder der Änderung des jeweiligen Verkehrsweges regeln. Eine etwaige Sanierung hat nach Maßgabe des Bundes-Bodenschutzgesetzes zu erfolgen. Dieses Gesetz ermächtigt die für den Bodenschutz zuständige Behörde zu einer Vielzahl von Maßnahmen, die darauf abzielen, schädliche Bodenveränderungen oder sonstige Gefahren zu bekämpfen, die durch Altlasten im Sinne des § 2 Abs. 5 BBodSchG (Altablagerungen und Altstandorte) hervorgerufen werden, wie beispielsweise Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung, Sanierungsuntersuchungen, Sanierungsplan samt der Möglichkeit, einen solchen Plan für verbindlich zu erklären (BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage 1/2006, Rdnr. 463).

Im Trassenbereich sind keine Altlasten oder Altlastenverdachtsflächen bekannt. Im Übrigen wurde auch im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens hinsichtlich des Vorhandenseins von Altlasten oder Altlastenverdachtsflächen nichts vorgetragen. Für den Fall, dass im Zuge der Baumaßnahmen trotzdem Altlastenverdachtsflächen oder sonstige schädliche Bodenverunreinigungen aufgedeckt werden, wurden entsprechende Auflagen (vgl. Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 4) in den Beschluss aufgenommen.

Dem Regime des Verkehrswegeplanungsrechts unterliegen ferner Bodeneinträge, die durch nach diesem Recht zulassungspflichtige Infrastrukturvorhaben selbst hervorgerufen werden. Dazu gehören Bodenverschmutzungen durch Luftschadstoffe, die sich, wie etwa Motorenverbrennungsrückstände oder sonstige Abgase des Kfz-Verkehrs, auf den Bau, die Änderung oder den Betrieb des Verkehrswegs zurückführen lassen. Dass betriebsbedingte Bodenverunreinigungen Teil des Abwägungsmaterials sind, folgt unmittelbar aus § 17 S. 2 FStrG, wonach in die Abwägung nicht zu-

letzt der Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit einzustellen ist. Wie aus § 1 Abs. 1 Nr. 1 UVPG i.V.m. Anlage 1 (vgl. Nrn. 14.3 bis 14.6) hervorgeht, unterliegen alle bedeutenden Verkehrsvorhaben der Umweltverträglichkeitsprüfung. Aus § 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG ergibt sich, dass diese Prüfung auch die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf den Boden umfasst.

Ist das Bodenschutzrecht nach der Konzeption des Gesetzgebers eingriffsorientiertes Gefahrenabwehrrecht, das keine auf eine Zulassungsprüfung vorgelagerten Kontrollmechanismen kennt, so bietet § 17 FStrG keine Grundlage dafür, dass die Kompetenzen der Bodenschutzbehörde auf die Planfeststellungsbehörde übergehen. Darüber vermag auch das Gebot der Konfliktbewältigung nicht hinwegzuhelfen. Aus ihm erwächst keine öffentlich-rechtliche Allzuständigkeit kraft Natur der Sache. Erst recht ist die Planfeststellungsbehörde nicht in der Lage, den Eigentümern von Grundstücken, die dem Zugriff des Planungsträgers von vornherein entzogen sind, Verpflichtungen aufzuerlegen. Somit sind Untersuchungsanordnungen und Sanierungsplanfestlegungen nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, Az. 4 A1075.04, NVwZ-Beilage 1/2006, Rdnr. 467).

Schädliche Bodenveränderungen sind gemäß § 2 Abs. 3 BBodSchG Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 2 BBodSchG genannten Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen. Dabei ist hervorzuheben, dass der Zweck des Bundes-Bodenschutzgesetzes sich keineswegs nur auf den Schutz der natürlichen Funktionen des Bodens erstreckt. Neben diesen ökologischen Funktionen werden vielmehr auch die Funktionen des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie die Nutzungsfunktionen mit einbezogen (vgl. § 2 Abs. 2 Nrn. 2 und 3 BBodSchG). Als geschützte Nutzungsfunktion wird hierbei in § 2 Abs. 2 Nr. 3 lit. d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort für Verkehr genannt.

Aufgrund der vielfach divergierenden Zielrichtungen der natürlichen Funktionen des Bodens einerseits und dessen Nutzungsfunktionen andererseits ist bereits im Rahmen der Feststellung, ob eine schädliche Bodenveränderung im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG vorliegt, eine wertende Betrachtung vorzunehmen. Der Bau öffentlicher Straßen führt zwangsläufig zu Bodenveränderungen. Damit ist aber nicht ausgesagt, dass diese Bodenveränderungen auch "schädlich" im Sinne dieses Gesetzes sind.

In Bezug auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen der natürlichen Funktionen des Bodens kann auf die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung erzielten Ergebnisse verwiesen werden (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.3.3 dieses Beschlusses). Aufgrund der Neuversiegelung von Böden und der zu erwartenden Belastung des Bodens vor allem im unmittelbaren Nahbereich der Trasse, also etwa in einem Strei-

fen von 10 Meter beidseits der Trasse, ist insoweit von einer hohen Beeinträchtigung der natürlichen Funktion des Bodens auszugehen (vgl. auch die Ausführungen zum Immissionsschutz in vorstehender Ziffer 3.2.4.2.2 dieses Beschlusses).

Demgegenüber wird mit dem Straßenbauvorhaben gerade von der dem Boden unter anderem zugeordneten Nutzungsfunktion als Standort für Verkehrseinrichtungen Gebrauch gemacht.

Im Verhältnis Straßenbau und Bodenschutz muss es Ziel sein, die konkret geplante Baumaßnahme hinsichtlich ihrer Auswirkungen in Bezug auf die natürlichen Funktionen des Bodens in einer Weise abzustimmen, die den Belangen des Bodenschutzes hinreichend Rechnung trägt. Dieser Vorgabe wird die Planung gerecht.

Die Beeinträchtigung der natürlichen Funktionen des Bodens durch die Straßenbaumaßnahme ist zwar insgesamt als gravierend zu betrachten. Nach den Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde über die heute prognostizierten Auswirkungen der verfahrensgegenständlichen Maßnahme ist jedoch nicht damit zu rechnen, dass durch das Vorhaben Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeigeführt werden.

Wegen des bestandsorientierten Ausbaus trägt das planfestgestellte Bauvorhaben dem Gebot des sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden (Art. 141 Abs. 1 S. 3 BV) Rechnung. Die Bodenversiegelung wird auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Die mit der Bodenversiegelung einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf die Grundwasserneubildung und den Oberflächenwasserabfluss und den Naturhaushalt können aufgrund des Entwässerungskonzeptes, das den Planunterlagen zu Grunde liegt und in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg entwickelt wurde und durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.2.6 und nachfolgende Ziffer 3.2.5.3 dieses Beschlusses). Bei der Abschätzung der vorhabenbedingten Schadstoffeinträge in den Boden lässt sich festhalten, dass vor allem in einem schmalen Korridor im Bereich des eigentlichen Straßenbandes, etwa in einem Streifen von 10 Meter beiderseits der Trasse, mit nicht unerheblichen Schadstoffeinträgen in den Boden zu rechnen ist. Diese Belastungen nehmen jedoch mit zunehmender Entfernung von der Straße beziehungsweise zunehmender Bodentiefe deutlich ab. Für den vorliegenden Zusammenhang kann zudem auf die ebenfalls bereits in der Umweltverträglichkeitsprüfung getroffenen Feststellungen und Bewertungen zu den Wechselwirkungen der geplanten Straße unter dem Aspekt des Schadstoffeintrags in straßennahen Boden mit den Schutzgütern Mensch sowie Tiere und Pflanzen verwiesen werden, wonach insoweit keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen zu erwarten sind (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.3.3 dieses Beschlusses). Im Übrigen ist auf die

Vorbelastung aufgrund der bestehenden Bundesstraße 299 zu verweisen. Im Vergleich dazu wird es zu einer Verschiebung oder Erweiterung des belasteten 10 Meter-Streifens kommen.

Jedenfalls ist der Eintritt einer Gefahr im sicherheitsrechtlichen Sinn, wie sie in § 2 Abs. 3 BBodSchG angesprochen ist, in Bezug auf die durch die Bodenversiegelung verursachten Phänomene sowie auf die Schadstoffbelastung straßennaher Böden nach derzeitigem Erkenntnisstand auszuschließen.

Bei der weiteren Frage, ob die Baumaßnahme gegebenenfalls erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen geeignet ist, kann nicht außer Betracht bleiben, dass der Bau und der Ausbau von Straßen eine gesetzliche Aufgabe ist und im konkreten Fall auch den geltenden raumordnerischen Zielsetzungen entspricht.

Im Ergebnis ist daher davon auszugehen, dass die mit der verfahrensgegenständlichen Straßenbaumaßnahme notwendigerweise verbundenen Einwirkungen auf den Boden nicht als schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG anzusehen sind und auch nicht zu solchen führen.

Gleichwohl gilt auch in diesem Fall das generelle Minimierungsgebot des § 1 S. 3 BBodSchG, wonach bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen so weit wie möglich vermieden werden sollen. Diesem Gebot trägt die Planung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde Rechnung. Wie das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot kann auch das bodenschutzrechtliche Vermeidungsgebot nicht in dem Sinne absolut aufgefasst werden, dass das Bauvorhaben ganz zu unterbleiben hat. Vielmehr geht es darum, die konkret geplante Baumaßnahme im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens zu optimieren. Dies ist vorliegend geschehen. Die Ausführungen zum Naturschutz (vgl. nachfolgende Ziffer 3.2.5 dieses Beschlusses), gelten hier entsprechend. Zum Schutz des Bodens sind insbesondere in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 4.2 bis 4.9 dieses Beschlusses Nebenbestimmungen angeordnet.

In welcher Größenordnung darüber hinaus künftig tatsächlich nachteilige Veränderungen des Bodens aufgrund des betriebsbedingten Schadstoffaustrags eintreten werden, lässt sich vorausschauend nicht mit letzter Sicherheit beantworten. Selbst wenn zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zweifelsfrei abschätzbar ist, ob die in der Bundes-Bodenschutz-Verordnung festgelegten Vorsorgewerte eingehalten werden, wovon jedoch ausgegangen wird, oder zu irgendeinem Zeitpunkt nach dem Ausbau der Bundesstraße 299 noch überschritten werden, wird die Ausgewogenheit der Planung nicht in Frage gestellt.

Soweit es durch den künftigen Betrieb der verfahrensgegenständlichen Straße wider Erwarten zu Überschreitungen von Vorsorgewerten nach Anhang 2, Nr. 4.1 oder Nr. 4.2 der Bundes-Bodenschutz-Verordnung kommen sollte, was nach den vorstehenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.2.5 und 2.3.3 der Umweltverträglichkeitsprüfung zwar unwahrscheinlich, jedoch für die Zukunft auch nicht völlig auszuschließen ist, würde insoweit grundsätzlich die Vorsorgepflicht des Grundstückseigentümers nach § 7 BBodSchG eingreifen, da das Überschreiten der Vorsorgewerte nach § 8 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG die Besorgnis einer schädlichen Bodenveränderung indiziert. Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung der schädlichen Einwirkungen auf den Boden sind jedoch nur dann zu treffen, wenn dies, auch im Hinblick auf den Zweck der Nutzung des betroffenen Grundstücks, verhältnismäßig ist (vgl. § 7 S. 3 BBodSchG).

Eventuell im Verlauf des Betriebs der Straße zukünftig gewonnene Erkenntnisse darüber, dass es verkehrsbedingt zu einer Überschreitung von Vorsorgewerten im Straßenbereich kommt, hat der Straßenbaulastträger unverzüglich der zuständigen Behörde mitzuteilen (Art. 12 Abs. 2 BayBodSchG). Jedenfalls könnte derartigen zukünftigen Entwicklungen unter Heranziehung bodenschutzrechtlicher Vorschriften noch rechtzeitig entgegengewirkt und der Eintritt schädlicher Bodenveränderungen verhindert werden. Zu den vom verpflichteten Straßenbaulastträger eventuell zu treffenden Vorkehrungen gehören auch solche technischer Art an Anlagen oder Verfahren sowie Maßnahmen zur Untersuchung und Überwachung von Böden. Von der Realisierbarkeit solcher Vorkehrungen geht die Planfeststellungsbehörde aus.

Den Belangen des Bodenschutzes ist somit auch unter Vorsorgegesichtspunkten durch die vorgelegte Planung, soweit dies ohne Aufgabe des Vorhabens möglich ist, Rechnung getragen. Weitere Verbesserungsmöglichkeiten der Planung, die durch entsprechende Auflagen festgelegt werden könnten, sind nicht ersichtlich. Im Übrigen sind weitergehende Maßnahmen auch angesichts der eingangs dargestellten – nur eingeschränkten – Relevanz des Bodenschutzrechts in der Straßenplanfeststellung nicht angezeigt.

Ergänzend wird auf die bodenrelevanten Ausführungen bei der Umweltverträglichkeitsprüfung (Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.2.2.5 und 2.3.3 dieses Beschlusses), beim Immissionsschutz (vorstehende Ziffer 3.2.4.2.2), beim Naturschutz (nachfolgende Ziffer 3.2.5) und bei der Denkmalpflege (nachfolgende Ziffer 3.2.9.2) Bezug genommen.

Bei Realisierung des Straßenbauvorhabens verbleiben demnach zwar nachteilige Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens. Der Belang Bodenschutz ist infolgedessen insgesamt gesehen mit erheblichem Gewicht in die Abwägung einzustellen. Er tritt jedoch hinter die Belange zurück, die für die Verwirklichung des

Vorhabens sprechen, und stellt die Ausgewogenheit der Planung insgesamt nicht in Frage.

3.2.5 Naturschutz und Landschaftspflege

Die durch die Baumaßnahmen verursachten unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft sind im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan beschrieben und können zusammengefasst aus dem landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan entnommen werden (Planordner: Unterlage 19.1.1 und Unterlage 19.1.2).

3.2.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

3.2.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen/allgemeiner Artenschutz

Im Plangebiet und dessen näheren Umfeld befindet sich kein Vogelschutzgebiet des Netzes Natura 2000 im Sinne des § 32 BNatSchG. Das östlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals gelegene FFH-Gebiet 6734-371 „Binnendünen und Albtrauf bei Neumarkt i.d.OPf.“ weist einen Abstand von rund 100 Meter zur Bundesstraße 299 auf und wird von der geplanten Ausbaumaßnahme nicht unmittelbar berührt. Bezüglich des ausbaubedingten Eingriffs in den mit diesem FFH-Gebiet in Verbindung stehenden Wald wird auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 1.3 dieses Beschlusses verwiesen. Nachdem der vom Ausbau betroffene Kiefernforst auf den künstlich aufgeschütteten Dämmen des Ludwig-Donau-Main-Kanals keinen im Standarddatenbogen des FFH-Gebietes genannten Lebensraumtypen entspricht, sind daher erhebliche Beeinträchtigungen der charakteristischen Arten und Lebensraumtypen auszuschließen.

Mit der Verbreiterung der Bundesstraße 299 auf der Westseite wird im nördlichen und südlichen Ausbaubereich das Landschaftsschutzgebiet LSG-00121.02 „Buchberg“, in einem von der Bundesstraße 299 bereits stark vorbelasteten Randbereich berührt. Die geplante Ausbaumaßnahme ist Erlaubnispflichtig nach § 6 Abs. 1 Nr. 3 der Verordnung des Landkreises Neumarkt i.d.OPf. zur Ausweisung des Landschaftsschutzgebietes „Buchberg“ vom 6. Dezember 2017 (VOLSG-Buchberg). Die Erlaubnis ist nach § 6 Abs. 2 S. 1 VOLSG Buchberg zu erteilen, weil der Charakter des Gebietes nicht erheblich oder nachhaltig verändert wird und die Maßnahme dem in § 3 VOLSG Buchberg genannten besonderen Schutzzweck nicht zuwiderläuft. Unter Abwägung sämtlicher in Betracht zu ziehender Belange ist das öffentliche Interesse an der Realisierung der Baumaßnahme höher zu gewichten als das Interesse an einem unveränderten Erhalt des geschützten Gebietes. Dies ergibt sich aus den Darstellungen zur Erforderlichkeit des Bauvorhabens in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 dieses Beschlusses. Maßgeblich in die Abwägung mit eingeflossen ist die Tatsache,

dass der Eingriff in Natur und Landschaft angemessen kompensiert werden kann. Auf die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer 3.2.5.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Aufgrund der Ausgleichbarkeit der Eingriffe nach § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.5.3.3 dieses Beschlusses) dürfen Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsch sowie sonstige geschützte Landschaftsbestandteile beeinträchtigt werden (§§ 39 Abs. 5, Abs. 7 BNatSchG, Art. 16 Abs. 1 S. 1 Nr. 1, Art. 16 Abs. 2, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Die Gründe ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 dieses Beschlusses.

3.2.5.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht steht dem Vorhaben im Ergebnis nicht entgegen.

3.2.5.1.2.1 Rechtgrundlagen

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss. Streng geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG Tierarten, die in Anhang A der EG-Verordnung 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG genannt sind. Dazu kommen die europäischen Vogelarten.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft nur nach Maßgabe des § 44 Abs. 5 Sätze 2 bis 5 BNatSchG. Sind in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen – eine Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wurde bisher nicht erlassen – liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG ist jedoch für unvermeidbar mit dem Verlust an Fortpflanzungs- und Ruhestätten verbundene Tötungen von Tieren nicht anzuwenden, da gegen diese Vorschrift insoweit europarechtliche Bedenken bestehen (BVerwG, Urteil vom 14. Juli 2011, Az. 9 A 12.10, DÖV 2012, S. 121). Solche Verluste werden daher vorsorglich nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG beurteilt. Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor.

Die Legalausnahme des § 44 Abs. 5 BNatSchG bestimmt zunächst, dass die vorhabenbedingten Auswirkungen auf besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten, die nicht in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführt und keine europäische Vogelart sind, im Rahmen der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG zu prüfen sind (vgl. nachfolgende Ziffer 3.2.5.3.1).

Kommt es trotz Berücksichtigung der oben dargestellten Maßgaben zu projektbedingten Verletzungen von Zugriffsverboten, so muss geprüft werden, ob gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG im Einzelfall Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden können.

3.2.5.1.2.2 Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender

Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). Das methodische Vorgehen der vom Vorhabenträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP, Band 3: Unterlage 19.1.3), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 12. Februar 2013 Az.: IIZ7-4022.2-001/05 eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)“ mit Stand Januar 2013. Diese „Hinweise“ berücksichtigen das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 14. Juli 2011 Az. 9 A 12.10, DÖV 2012, S. 121.

Die Datengrundlagen für die saP sind in den Planfeststellungsunterlagen (Planordner: Unterlage 19.1.3) – auf die Bezug genommen wird - dargestellt. Berücksichtigt wurden Vorkehrungen zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen. In soweit wird auch auf die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer 3.2.5.1.2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die vorliegende Untersuchung für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend, um darauf die artenschutzrechtliche Beurteilung zu stützen. Die Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1–4 BNatSchG eingreifen, setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Behörde jedoch nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (BVerwG, Beschluss vom 18. Juni 2007, Az. 9 VR 13/06, NuR 2007, S. 754, Rdnr. 20; BVerwG, Beschluss vom 13. März 2008, 9 VR 9/07, juris, Rdnr. 31).

Neben der Bestandsaufnahme des Arteninventars wurden die unterschiedlichen Wirkfaktoren des Vorhabens ermittelt, die Relevanz im Hinblick auf die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1–4 BNatSchG haben können. Auf die Planfeststellungsunterlagen wird in diesem Zusammenhang (Planordner: Unterlage 19.1.3) verwiesen.

3.2.5.1.2.3 Verstoß gegen Verbote (allgemeine Ausführungen)

In Kenntnis der im Untersuchungsraum nachweislich oder potentiell vorkommenden Arten und der relevanten Projektwirkungen wird in einem nächsten Prüfschritt untersucht, ob die Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1-4 BNatSchG eingreifen. Von der Prüfung werden solche Arten ausgeschieden, die durch das Vorhaben nicht betroffen

sind, da sie im Wirkraum des Vorhabens nicht vorkommen oder nur sehr selten und außerhalb ihrer Brutzeit oder ihrer Brutgebiete dort anzutreffen sind oder durch vorhabenbedingte Wirkungen wie Lärm, Licht und optische Unruhe wegen der Entfernung ihrer Lebensräume zur Straße oder ihrer Unempfindlichkeit gegenüber diesen Wirkungen nicht erheblich gestört werden.

Das in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG enthaltene Schädigungsverbot erfasst im Rahmen von zulässigen Eingriffen gem. § 15 BNatSchG Verletzungen oder Tötungen von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen. Unvermeidbare Tötungen von Tieren bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Straße fallen nur dann unter das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben signifikant erhöht (BVerwG, Urteil vom 9. Juli 2008, Az. 9 A 14/07, BVerwGE 131, S. 274, Rdnr. 91). Dabei sind Maßnahmen, mittels derer Kollisionen vermieden werden sollen oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, in die Prüfung des Tötungstatbestands einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen Art werden.

Das in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG enthaltene Störungsverbot untersagt erhebliche Störungen streng geschützter Arten und der europäischen Vogelarten. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert, das heißt das Verbot beinhaltet eine Erheblichkeitsschwelle. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss.

Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gem. § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG nicht vor, wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Die ökologische Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann dann als aufrechterhalten anerkannt werden, wenn es durch den örtlichen Eingriff zu keiner signifikanten Verschlechterung des Erhaltungszustands des lokalen Bestands der Art kommt. Zu beachten sind hier insbesondere auch die Verbundstrukturen und Interaktionsmöglichkeiten der einzelnen Teilpopulationen. Von einer Beschädigung oder Zerstörung einer Lebensstätte wird nicht nur

dann ausgegangen, wenn der gesamte Lebensraum (physisch) vernichtet wird, sondern auch, wenn durch andere vorhabenbedingte Einflüsse wie zum Beispiel Lärm oder Schadstoffimmissionen die Funktion in der Weise beeinträchtigt wird, dass sie von den Individuen der betroffenen Art nicht mehr dauerhaft besiedelbar ist.

Für diejenigen geschützten Arten, bei denen von der Verletzung von Verboten tatsächlich oder mit einer ausreichenden Wahrscheinlichkeit im Sinne einer „worst-case-Annahme“ auszugehen ist, ist schließlich zu untersuchen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen.

3.2.5.1.2.4 Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen

Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen sind Bestandteil der Projektplanung und bestimmen das Ausmaß der von dem Projekt ausgehenden Wirkungen mit. Soweit sie die Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen effektiv verhindern, geht von dem Projekt keine beeinträchtigende Wirkung auf geschützte Arten aus.

Bei der Beurteilung der Verbotstatbestände hat der Gutachter zulässigerweise folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Gefährdung von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL und von Vogelarten berücksichtigt:

- 1 V: *Zeitliche Beschränkung von Rodungsarbeiten sowie Baufeldräumungen*
Rodungsarbeiten müssen außerhalb der Brutzeiten von Vögeln (1. März bis 30. September) und der Hauptaktivitäts- und Fortpflanzungszeit der Zauneidechse (1. April bis 31. August) durchgeführt werden. Die Baufeldräumung erfolgt während der Wintersaison (1. Oktober bis 28./29. Februar), um die benötigten Flächen für die Zauneidechse als Wanderkorridore unattraktiv erscheinen zu lassen.
- 2 V: *Zeitliche Beschränkung des Baubeginns*
Der Baubeginn muss während der gleichen Wintersaison (1. Oktober bis 28./29. Februar) wie die vorangegangene Baufeldfreiräumung stattfinden. Hierdurch wird sichergestellt, dass keine Zauneidechsen verletzt oder getötet werden. Die Baufeldräumung bewirkt, dass eine Rückwanderung und Nutzung der Bauflächen als Wanderkorridore nicht mehr erfolgt. Dies ist jedoch nur gewährleistet, solange kein Aufwuchs auf der Baufläche vorhanden ist, die der Zauneidechse als Deckung dienen könnte.
- 3 V: *Biotopschutzzaun*
Mit der Errichtung eines Biotopschutzzaunes entlang besonders empfindlicher Habitate im Grenzbereich des Bauvorhabens (z.B. „Pionierrasen auf lockerem Sandboden“ (geschützt nach § 30 BNatSchG)) mit anschließenden Hecken südwestlich der Bundesstraße 299 und des Han-

gabschnitts südöstlich der Bundesstraße 299, kurz vor der Querung des Ludwig-Donau-Main-Kanals, kann eine effektive Sicherung der Habitate vor Eingriffen während der Bauphase gewährleistet werden.

Zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (continuous ecological functionality measures – CEF) ist zur Vermeidung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG für die Feldlerche darüber hinaus folgende Maßnahme erforderlich, die in der Vegetationsperiode vor dem Eingriff realisiert werden muss:

- 1 A_{CEF}: *Anlage eines Blühstreifens 7 Meter x 143 Meter*

Es muss davon ausgegangen werden, dass ausbaubedingt ein Brutpaar der Feldlerche beeinträchtigt wird, dessen Revierzentrum sich höchst wahrscheinlich nördlich des Pionierrasens befindet. Als Ausgleich für die Beeinträchtigung des Feldlerchenlebensraumes wird in einem geeigneten Gebiet nördlich von Weidenwang ein Blühstreifen in offener, ackerbaulich genutzter Feldflur angelegt. Der Blühstreifen hat eine Größe von 7 Meter x 143 Meter. Die Einsaat erfolgt mit einer standorttypischen Saatgutmischung, niedrig wachsender Kräuter. Bei der Aussaat ist darauf zu achten, offene Bodenstellen im Bestand zu erhalten (circa 50 % der Gesamtfläche). Die Mahd sollte wenn möglich nicht vor dem 15. September beziehungsweise in Abhängigkeit von der Wüchsigkeit erfolgen. Ziel ist die Verbesserung der Habitatqualität für die Feldlerche. Lückig bewachsene Blüh- oder Brachestreifen sollen als Brutplatz und Nahrungshabitat dienen und damit neben neuen Revieren vor allem den Bruterfolg der Zweitbrut im Jahresverlauf deutlich erhöhen.

Die konkreten Maßnahmen sind in den festgestellten Planunterlagen näher beschrieben und dargestellt (Planordner: Unterlagen 9.2, 9.3, 19.1.1 und 19.1.3).

3.2.5.1.2.5 Verstoß gegen Verbote (einzelne Arten)

Mit dem Bauvorhaben werden Tierarten nach Anhang IV FFH-RL und Europäische Vogelarten im Sinne von Art. 1 VS-RL nachweislich oder potentiell betroffen.

Bei der Beurteilung der Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 41 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG ergibt sich aufgrund der umfangreichen fachgutachterlichen Bestandsaufnahme bei den vorkommenden gemeinschaftsrechtlich geschützten Tier- und Pflanzen (alle europäischen Vogelarten, Arten des Anhangs IV lit. a und b der FFH-RL) folgendes Ergebnis:

Pflanzen, die dem Schutzregime des Anhangs IV lit. b der FFH-RL unterliegen würden, kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor. Aufgrund der fehlenden Habi-

tatstrukturen im Eingriffsraum ist auch ein potentielles Vorkommen nicht zu erwarten. Verbotstatbestände sind insoweit sicher auszuschließen.

Die relevanten Tier- und Vogelarten sind in den festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 19.1.3) jeweils artspezifisch abgehandelt, hierauf wird verwiesen.

Für Arten, für die auch ohne konfliktvermeidende Maßnahmen die Verwirklichung von Verbotstatbeständen ausgeschlossen werden kann – für die das Konfliktpotential mit dem Vorhaben also von vornherein gering ist – wird in diesem Beschluss nicht weiter eingegangen.

Bei den Tierarten nach Anhang IV FFH-RL ergeben sich durch den dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 bau-, anlage- und betriebsbedingt artenschutzrechtliche Risiken für 13 Baumhöhlen bewohnende Fledermausarten (Bechsteinfledermaus, Braunes Langohr, Fransenfledermaus, Große Bartfledermaus, Großer Abendsegler, Großes Mausohr, Kleine Bartfledermaus, Kleinabendsegler, Mopsfledermaus, Mückenfledermaus, Nordfledermaus, Wasserfledermaus und Wimperfledermaus) und die Zauneidechse, die noch näher hinsichtlich der Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1–3 BNatSchG zu überprüfen waren. Bei den Europäischen Vogelarten ergeben sich artenschutzrechtliche Verbotstatbestände lediglich für die Feldlerche.

Baumhöhlen bewohnende Fledermäuse

Für die vorstehend aufgeführten Fledermausarten sind im Untersuchungsgebiet potenzielle Lebensräume vorhanden.

Für den plangegenständlichen Ausbau der Bundesstraße 299 werden Bäumen nur im Bereich des Wendehammers im Zuge des östlich der Bundesstraße 299 gelegenen Wirtschaftsweges gerodet. In diesem Bereich konnten entsprechend den vom Vorhabenträger durchgeführten Untersuchungen keine geeigneten Höhlenbäume nachgewiesen werden. Somit kann mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden, dass keine Einzelquartiere oder Wochenstuben der potenziell vorkommenden Fledermausarten vom Bauvorhaben betroffen sind. Der Verlust der Leitfunktion der Straßenbegleitgehölze oder die Beeinträchtigung des Nahrungslebensraumes einiger Arten, vor allem entlang des Ludwig-Donau-Main-Kanals, ist weitgehend vernachlässigbar und führt nicht zu einer Beeinträchtigung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität und den damit verbundenen Verbotstatbeständen gemäß dem Schädigungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Auch ohne weitere Maßnahmen bleibt die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im zeitlichen und räumlichen Zusammenhang nach § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG weiterhin erfüllt.

Aufgrund von fehlenden Baumhöhlen im Ausbaubereich und hierbei speziell im Bereich des erforderlichen Wendehammers sind keine Einzel- und Wochenstuben der genannten Arten direkt betroffen. Eventuelle Störungen von Fledermausarten in benachbarten Baumhöhlen außerhalb des Eingriffsbereiches durch zusätzlichen Verkehrs- und Baulärm sind aufgrund der sehr hohen Lärmtoleranzen der Tiere als vernachlässigbar anzusehen. Eventuelle Balzrufe des Großen Abendseglers sind durch Straßen- und Baulärm nicht betroffen, da diese Art als Störungsunempfindlich gegenüber Überlagerungseffekten im Ultraschallbereich gilt. Die Weibchen finden trotz dieser zusätzlichen Lärmbelastung die Balzhöhle ohne nennenswerte Verzögerungen.

Des Weiteren sind eventuelle Nahrungshabitate des Braunen Langohrs im direkten Umfeld (Straßenränder an Waldgebieten) der Bundesstraße 299 betroffen. Diese sind jedoch ebenfalls, aufgrund der hohen Lärmtoleranz der Art und der geringen Eingriffsgröße des Bauvorhabens, vernachlässigbar.

Alle anderen planungsrelevanten Arten weisen ebenfalls hohe Toleranzen gegenüber Lärm und weiteren Wirkfaktoren bei Straßen auf. Zusätzlich tritt Baulärm nur am Tage und temporär auf. Durch den Ausbau der bestehenden Bundesstraße 299 erhöht sich das Verkehrsaufkommen nicht signifikant, so dass eventuelle zusätzliche Störungen vernachlässigbar sind.

Alle Faktoren führen nicht zu einer Verschlechterung der lokalen Populationen der einzelnen Fledermausarten. Ein Auslösen des Störungsverbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist somit ausgeschlossen.

Da es sich um ein Ausbauvorhaben auf einer bereits bestehenden Trasse handelt und die prognostizierte Verkehrszunahme gering ist (Zunahme zwischen 2015 und 2035 um 10 %), entstehen keine Wirkprozesse (wie deutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen nach dem Ausbau), die ein erhöhtes Mortalitätsrisiko der betroffenen Fledermausarten nach sich ziehen. Zusätzlich ist in der Nacht grundsätzlich mit einem geringeren Verkehrsaufkommen zu rechnen.

Aufgrund des Fehlens besetzter Baumhöhlen im Ausbaubereich kann eine Tötung von Fledermäusen während der Bauphase ausgeschlossen werden.

Zudem fallen unvermeidbare Tötungen von europäisch geschützten Tierarten bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Straße nach § 44 Abs. 5 Nr. 1 BNatSchG nicht unter das Tötungs- und Verletzungsverbot, wenn – wie vorliegend – durch das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko nicht signifikant erhöht wird.

Aufgrund der oben genannten Faktoren wird der Tötungstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. Abs. 5 S. 1 und 5 BNatSchG nicht erfüllt.

Zauneidechse

Aufgrund der vom Vorhabenträger im Rahmen der Erstellung der Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung durchgeführten Untersuchungen konnte die Zauneidechse mit mehreren juvenilen Exemplaren nachgewiesen werden. Als geeignete Habitatstrukturen sind im Untersuchungsgebiet ein Pionierrasen auf lockerem Sandboden mit anschließenden Hecken südwestlich der Bundesstraße 299 und ein Hangabschnitt südöstlich der Bundesstraße 299 kurz vor der Querung des Ludwig-Donau-Main-Kanals anzusehen.

Beide Flächen können der Zauneidechse als Fortpflanzungs-, Überwinterungs- und Nahrungshabitate dienen. Sonnplätze sind ebenfalls in größerer Zahl vorhanden. Der wichtige Hangabschnitt und der Pionierrasen liegen allerdings nicht innerhalb des direkten Eingriffsbereichs. Der angrenzende Waldrand und die Straßengräben der Bundesstraße 299 werden mit hoher Wahrscheinlichkeit von der Zauneidechse als Jagd- und Wanderkorridore genutzt.

Vorhabenbedingt kommt es nicht zu direkten Verlusten von Ruhe- und Fortpflanzungsstätten der Zauneidechse. Der Pionierrasen und der Hangabschnitt, die als Fortpflanzungs- und Ruhestätte der Tiere dienen, sind vom Ausbau der Bundesstraße 299 nicht direkt betroffen, könnten jedoch versehentlich als Abladeplätze für das Bauvorhaben beansprucht werden. Für die Dauer der Bauphase wird deshalb ein Biotopschutzzaun (Vermeidungsmaßnahme 3 V) errichtet, um diese Möglichkeit auszuschließen. Somit bleibt die ökologische Funktionalität dieser beiden Flächen als Fortpflanzungs- und Ruhestätten im zeitlichen und räumlichen Zusammenhang nach § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG weiterhin erhalten. Das Schädigungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist somit nicht erfüllt.

Nachdem ein Eingriff in den Lebensraum der Zauneidechse weitgehend vermieden werden kann, sind unmittelbare Störungen ausgeschlossen. Die betroffenen Bereiche beschränken sich auf Nahrungslebensräume nachrangiger Bedeutung und Wanderkorridore, die jedoch durch rechtzeitige Baufeldräumungen unattraktiv für diese Art gemacht werden können (Vermeidungsmaßnahme 2 V). Gegenüber benachbarten Bautätigkeiten sind Zauneidechsen sehr störungstolerant. So können Zauneidechsen auch auf Böschungen von Autobahnen unmittelbar neben Flächen mit extrem hoher Verkehrsdichte nachgewiesen werden. Auch Bauflächen werden rasch als Lebensräume angenommen. Gegenüber optischen oder akustischen Störwirkungen sind Zauneidechsen nicht empfindlich. Eine Beeinträchtigung der lokalen Population ist daher ausgeschlossen. Das Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 wird somit nicht erfüllt.

Mit der Inanspruchnahme von potenziellen Nahrungshabitaten nachrangiger Bedeutung und Wanderkorridoren durch Rodungsarbeiten sowie Baufeldfreimachungen könnte es zur Tötung von Einzelindividuen kommen. Zur Vermeidung dieser Tötung erfolgen diese Tätigkeiten außerhalb der Aktivitätsperiode der Zauneidechse von Ende September bis Ende März (Vermeidungsmaßnahme 1 V). Der Baubeginn wird im gleichen Winterzeitraum (Vermeidungsmaßnahme 2 V) veranlasst, damit eine Rückwanderung der Tiere auf die Baufelddräumungsflächen ausgeschlossen werden kann. Baubedingte Tötungen von Zauneidechsen und damit Tatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. Abs. 5 S. 1 und 5 BNatSchG können dadurch ausgeschlossen werden.

Feldlerche

In den westlich der Bundesstraße 299 gelegenen landwirtschaftlich genutzten Flächen sind geeignete Lebensräume für die Feldlerche vorhanden.

Durch die Ausbaumaßnahme selbst werden keine Lebensräume der Feldlerche in Anspruch genommen und dauerhaft versiegelt.

Die Feldlerche hat allerdings eine Effektdistanz von 300 bis 500 Metern zu stark befahrenen Straßen. Im betroffenen Ausbauabschnitt hat ein Bereich an der Bundesstraße 299 geeignete Lebensräume für diese Art innerhalb dieser Effektdistanz. In diesem Bereich ist von einem Vorkommen von 1-2 Brutpaaren auszugehen. Aufgrund der Störung durch Lärm und visuelle Effekte ist mit dem Verlust von einem Brutpaar auszugehen.

Diesem Verlust wird durch Lebensraumaufwertung in räumlicher Nähe, jedoch in weniger gestörten Gebieten begegnet. Geplant ist hierfür die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme 1 A_{CEF}, die die Anlage eines Blühstreifens vorsieht. Zusätzlich darf die Baufelddräumung nicht während der Brutzeit erfolgen (Vermeidungsmaßnahme 1 V). Die kontinuierliche ökologische Funktionalität der Fortpflanzungs- und Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang kann somit sichergestellt werden. Schädigungen der Lebensstätten (§ 45 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) können somit ausgeschlossen werden.

Die graduellen Verluste der Habitateignung, die sich durch die ausbaubedingten Veränderung der Störkulisse ergeben, wurden, wie vorstehend bereits ausgeführt, berücksichtigt und durch entsprechende Maßnahmen vermieden. Damit kann auch eine Auswirkung auf den Erhaltungszustand der lokalen Population und somit ein Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ausgeschlossen werden.

Durch den Ausbau der Bundesstraße 299 kommt es zu keiner Neuzerschneidung des Lebensraums der Feldlerche und damit wird sich das Tötungsrisiko für diese Art nicht signifikant erhöhen, zumal Feldlerchen in der Regel einen gewissen Abstand zur Straße einhalten. Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. Abs. 5

S. 1 und 5 BNatSchG werden für die Feldlerche durch den geplanten Ausbau der Bundesstraße 299 somit nicht erfüllt.

Fazit:

Bei allen nach Europarecht streng geschützten relevanten Tier- und Vogelarten, kann nach den Ergebnissen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Planordner: Unterlage 19.1.3) sowohl die Erfüllung des Tötungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG als auch des Störungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG unter Berücksichtigung der in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.5.1.2.4 in diesem Beschluss genannten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vermieden werden. Unter Berücksichtigung der in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.5.1.2.4 in diesem Beschluss ebenfalls beschriebenen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme kann auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ausgeschlossen werden.

Pflanzenarten nach Anhang IV lit. b der FFH-Richtlinie kommen nicht vor. Die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist damit nicht erforderlich. Auch eine Prüfung möglicher Planungsalternativen muss deshalb an dieser Stelle nicht erfolgen.

Die Höhere Naturschutzbehörde hat die naturschutzfachlichen Unterlagen und Gutachten überprüft und sich mit dem Ergebnis einverstanden erklärt. Auf die fachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Planordner: Unterlage 19.1.3) wird verwiesen.

3.2.5.2 Naturschutz als öffentlicher Belang

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 S. 2 Hs. 2 FStrG) und den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen. Bei der Planfeststellung ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe beispielsweise § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Planfeststellungsunterlagen, auf die in diesem Zusammenhang verwiesen wird, beschrieben und dargestellt (Planordner: Unterlagen 19.1.1 und 19.1.2). Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Natur-

schutzbelangen steht nach der Rechtslage kein grundsätzlicher Vorrang zu (vgl. BVerwG, Beschluss vom 21. März 1996, Az. 7 B 164/95; NuR 1996, S. 522). Sie haben aber besonderes Gewicht (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. September 1990, Az. 4 C 44/87, NVwZ 1991, S. 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten und so weiter und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind in den Planfeststellungsunterlagen (Planordner: Unterlage 19.1.1, Kapitel 3.2) beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, auch im Hinblick auf die Ziele des Bundesnaturschutzgesetzes für zulässig gehalten beziehungsweise eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

3.2.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.2.5.3.1 Eingriffsregelung

Eingriffe in Natur und Landschaft sind nach § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 BNatSchG hat der Vorhabenträger, der Eingriffe (siehe dazu § 14 BNatSchG) in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.
- verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen.

Wird ein Eingriff zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten. Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Pla-

nung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

Dieses Entscheidungsprogramm des Bundesnaturschutzgesetzes steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 27. September 1990, Az. 4 C 44/87, BVerwGE 85, S. 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG, Urteil vom 18. März 2009, Az. 9 A 40/07, NVwZ 2010, S. 66).

3.2.5.3.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen, also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können, zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), stellt striktes Recht dar (BVerwG, Beschluss vom 30. Oktober 1992, Az. 4 A 4/92, NVwZ 1993, S. 565). Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach dem Bundesnaturschutzgesetz im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sogenannten Folgenbewältigung.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen verschiedenen und vorstehend in Ziffer 3.2.5.1.2.4 kurz zusammengefassten Maßnahmen zur Minimierung und Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft (Planordner: Unterlage 19.1.1, Kapitel 3) verwiesen.

3.2.5.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen und Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, Untersuchungsinhalt, Untersuchungsmethode und Un-

tersuchungsschwerpunkte wurden zutreffend in den Unterlagen 9.1 bis 9.4 sowie 19.1.1 und 19.1.2 dargestellt.

Die Bezugsräume sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Planordner: Unterlage 19.1.1, Kapitel 2) beschrieben, dort sind auch die Wirkfaktoren in tabellarischer Form aufgelistet und bewertet (Planordner: Unterlage 19.1.1, Kapitel 4). Auf die festgestellten Unterlagen wird daher insoweit verwiesen.

3.2.5.3.4 Kompensationsmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 30. Oktober 1992, Az. 4 A 4.92, NVwZ 1993, S. 565 und Urteil vom 1. September 1997, Az. 4 A 36/96, NuR 1998, S. 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Davon zu unterscheiden ist die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die Belange Privater möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot).

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Bei der Festsetzung von Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Programme und Pläne nach den §§ 10 und 11 BNatSchG zu berücksichtigen.

Die Bayerische Kompensationsverordnung konkretisiert die bundesgesetzliche Regelung. Die Ermittlung des Kompensationsbedarfs wurde entsprechend dieser Bayerischen Kompensationsverordnung vom 7. August 2013, unter Beachtung der hierzu ergangenen Vollzugshinweise für den staatlichen Straßenbau durchgeführt. Die Ermittlung der Wertpunkte erfolgte anhand der Biotopwertliste zur Bayerischen Kompensationsverordnung.

Der Bedarf an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Kompensationsbedarf) ergibt sich unter Berücksichtigung der zu treffenden Vermeidungsmaßnahmen aus einem wertenden Vergleich von Natur und Landschaft vor und nach dem Eingriff. Der Kompensationsbedarf für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wurde rechnerisch gemäß Anlage 3.1 der Bayerischen Kompensationsverordnung ermittelt. Der ergänzende Kompensationsbedarf

für nicht flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wurden auf der Grundlage vorliegender faunistischer Erhebungen verbal argumentativ bestimmt. Insoweit wird auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 9.4, Tabelle Teil 1) verwiesen. Dort sind neben den flächenbezogen bewertbaren Merkmalen und Ausprägungen auch die nicht flächenbezogen bewertbaren aufgelistet; letztere sind daran erkennbar, dass in der Spalte „Kompensationsumfang“ keine Wertpunkte, sondern anderweitige oder keine Angaben enthalten sind.

Die maßgeblichen Eingriffstypen (Versiegelung, Überbauung, vorübergehende Inanspruchnahme und mittelbare Beeinträchtigung) werden in den festgestellten Planunterlagen tabellarisch den zugeordneten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gegenübergestellt (Planordner: Unterlage 9.4, Tabelle Teil 1). Nach den Berechnungen des Vorhabenträgers ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 85.848 Wertpunkten für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzgutes Arten und Lebensräume (Planordner: Unterlage 9.4, Tabelle Teil 2, 1 Kompensationsbedarf). Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden entsprechend den ausgelegten Unterlagen mit 107.911 Wertpunkten (Planordner: Unterlage 9.4, Tabelle Teil 2, 2 Kompensationsumfang) bewertet. Aufgrund von Übertragungsfehlern mussten die Größen der Einzelflächen für den Ersatzmaßnahmenkomplex 1 E geringfügig berichtigt werden, so dass sich die Wertpunktezahl nunmehr auf 105.125 Wertpunkte (Planordner: Unterlage 9.4, Tabelle Teil 2, 2 Kompensationsumfang) verringert. Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind unter Hinweis auf die Festlegungen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.4 nur die Wertpunkte, die dem vorhabenbedingten Eingriff als Kompensation entsprechen, also 85.848 Wertpunkte. Maßnahmen, die zu weiteren Wertpunkten führen sind durch das Vorhaben nicht veranlasst und damit nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Zudem besteht für Maßnahmen, die eine Über-Kompensation bedeuten würden, keine Planrechtfertigung. Sofern erforderlich, sind für diese, weitergehenden, nicht erforderlichen Maßnahmen gesonderte Genehmigungen einzuholen.

Der ergänzend erforderliche Kompensationsumfang für nicht flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzgutes Arten und Lebensräume wurde bei Festlegung der notwendigen Kompensationsmaßnahmen in der Planung entsprechend berücksichtigt; er wird mit den in den genehmigten Planunterlagen enthaltenen landschaftspflegerischen Maßnahmen vollständig abgedeckt (Planordner: Unterlage 9.4, Tabelle Teil 1). Darauf hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang, dass der in § 7 Abs. 3 BayKompV genannte Regelfall gegeben ist, dass die Funktionen der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und Luft durch die Kompensationsmaßnahmen für das Schutzgut Arten und Lebensräume abgedeckt werden; auch dies ergibt sich

hinreichend klar aus den festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 9.4, Tabelle Teil 1; Unterlage 19.1.1, Kapitel 5). Eine rechnerische Kompensation im Sinne der Bayerischen Kompensationsverordnung ist daher vorliegend gegeben.

Das Kompensationskonzept wurde von der Höheren Naturschutzbehörde geprüft und als im Grundsatz angemessen, sinnvoll und sachgerecht beurteilt. Dieser Beschluss beinhaltet in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5 konkretisierende Nebenbestimmungen. Insbesondere hat der Vorhabenträger zu gewährleisten, dass die zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität erforderliche Kompensationsmaßnahme 1 A_{CEF} bereits in der Vegetationsperiode vor dem Eingriff entsprechend den festgestellten Planunterlagen durchgeführt wird.

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlagen 9.1, 9.2, 9.3 und 19.1.1, Kapitel 5) und die vorstehenden Ausführungen in Ziffer 3.2.5.1.2.4 dieses Beschlusses ist folgende Maßnahme vorgesehen:

- a) Als Ausgleich für die Beeinträchtigung des Feldlerchenlebensraumes wird in einem geeigneten Gebiet nördlich von Weidenwang ein Blühstreifen in offener, ackerbaulich genutzter Feldflur angelegt. Der Blühstreifen hat eine Größe von 7 Meter x 143 Meter.

Ziel ist die Verbesserung der Habitatqualität für die Feldlerche. Lückig bewachsene Blüh- oder Brachestreifen sollen als Brutplatz und Nahrungshabitat dienen und damit neben neuen Revieren vor allem den Bruterfolg der Zweitbrut im Jahresverlauf.

Auf einer Fläche von rund 1.000 Quadratmeter ergibt sich ein Kompensationsumfang von 2.000 Wertpunkten (Planordner: Unterlage 9.4, Tabelle Teil 2, 2 Kompensationsumfang).

- b) Die verbleibenden Beeinträchtigungen
 - Verlust sowie temporäre Inanspruchnahme und mittelbare Beeinträchtigung von gering, mittel und hoch bedeutsamen Biotop- und Nutzungstypen im Bereich des landwirtschaftlich genutzten Offenlandes nördlich von Buchberg sowie
 - Verlust der Bodenfunktion westlich der Bundesstraße 299 entlang des Ludwig-Donau-Main-Kanals (Puffer- und Filtervermögen, natürliche Ertragsfähigkeit landwirtschaftlich genutzter Böden, Retentionsvermögen) durch Überbauung und Versiegelung

werden mit den im Maßnahmenkomplex 1 E geplanten Einzelmaßnahmen

- Entwicklung eines naturnahen Schwarzerlen-Bruchwaldes südlich von Deining durch Waldumbau (Maßnahme 1.1 E),

- Entwicklung eines artenreichen Extensivgrünlands entlang des Waldrandes (Maßnahme 1.2 E),
- Sicherung von naturnahen Sumpfwäldern (Maßnahme 1.3 E) und
- Sicherung eines Großröhrichtes (Maßnahme 1.4 E)

kompensiert. Auf einer Fläche von 17.040 Quadratmeter ergibt sich ein Kompensationsumfang von 103.125 Wertpunkten.

Insgesamt ist festzuhalten, dass nach Realisierung der Kompensationsmaßnahmen die durch die Baumaßnahme verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft gemäß § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG vollständig kompensiert werden. Die für die vorgenannten Kompensationsmaßnahmen vorgesehenen Flächen befinden sich im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland.

3.2.5.3.5 Gestaltungsmaßnahmen

Zur optischen Einbindung der Straße in die Landschaft und für den Erosions- und Bodenschutz erfolgt in den Böschungsbereichen die Ansaat von Landschaftsrasen (Maßnahme 1 G). Um den bestehenden Charakter der Straße zu erhalten wird auf Gehölzpflanzungen entlang der Straße verzichtet. Eine Bepflanzung mit Bäumen oder Sträuchern ist auch aufgrund zu schmaler Böschungsfächen nicht möglich. Die im südlichen Bereich der Straße vorhandenen Hecken bleiben erhalten beziehungsweise können sich weiter entwickeln und sorgen für eine optische Abschirmung der Straße zu den Wohngebieten in Buchberg.

Für die Maßnahmen ist eine dem Bedarf angepasste extensive Pflege erforderlich.

Die vorstehend kurz aufgeführten Gestaltungsmaßnahmen dienen vorrangig zur Einbindung des Bauwerks in die Landschaft und zur Neugestaltung des Landschaftsbildes. Sie gehen jedoch nicht in die Ausgleichsbilanz mit ein.

Im Übrigen wird auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 9.3 und Unterlage 19.1.1, Kapitel 3.1.1 und 5.2) verwiesen.

Auf agrarstrukturelle Belange gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG wurde bei der Auswahl der Grundstücke Rücksicht genommen. So sieht das Konzept für den Maßnahmenkomplex 1 E keine Aufforstung bisher landwirtschaftlich genutzter Flächen vor, sondern besteht im Wesentlichen aus dem Umbau von bestehenden Waldflächen sowie der Sicherung von strukturreichen Laubmischwäldern. Landwirtschaftlich genutzte Flächen werden nur für die aus artenschutzrechtlichen Gründen zwingend erforderliche Anlage des Blühstreifens für die Feldlerche in einem Umfang von rund 0,1 Hektar in Anspruch genommen. Die Ackerzahl des hierfür vorgesehenen Grundstücks liegt mit einer Ackerzahl von 40 knapp unter der für den Landkreis Neumarkt i.d.OPf. gültigen durchschnittlichen Ackerzahl von 41. Die für die geplanten Kompensationsmaßnahmen vorgesehenen Grundstücksflächen befinden sich im Eigentum der Bun-

desrepublik Deutschland. Auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 19.1.1, Kapitel 5.1) wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushalts zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Eine naturschutzrechtliche Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG ist vorliegend nicht erforderlich, da die Eingriffe vollständig ausgeglichen oder ersetzt werden können.

Die zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität erforderliche Kompensationsmaßnahme 1 A_{CEF} wird außerhalb des Plangebietes, aber innerhalb des betroffenen Naturraums „Vorland der mittleren Frankenalb“ durchgeführt. Die für den Maßnahmenkomplex 1 E vorgesehenen Flächen südlich von Deining liegen zwar nicht im selben Naturraum wie der Eingriff, sind aber nur 8 Kilometer entfernt und somit immer noch in räumlicher Nähe. Mit dieser Ersatzmaßnahme bietet sich hier die Möglichkeit, das als Naturschutzgebiet ausgewiesene Tal der Weißen Laaber als einen Lebensraum mit natürlicher Biotopstruktur weiterzuentwickeln. Besonders die im Naturschutzgebiet gelegenen Flächen weisen bereits einen hohen Wert als Feuchtlebensraumkomplex auf. Nördlich an das Schutzgebiet schließt eine Gruppe aus drei ehemaligen Fischteichen an, die mittlerweile abgefischt wurden. Es sind entsprechende Pflegemaßnahmen zur weiteren naturschutzfachlichen Aufwertung der Gewässer vorgesehen, die nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind. Nördlich an diese Weiher schließen die für das plangegenständliche Projekt vorgesehenen Flächen für den Ersatzmaßnahmenkomplex 1 E an. Es handelt sich hierbei um Forstflächen mit unterschiedlicher Ausprägung, die durch Sicherung beziehungsweise Umwandlung in Laubwälder feuchter Standorte umgewandelt werden sollen (vgl. Planordner: Maßnahmeblätter in Unterlage 9.3 und Unterlage 9.4). Ziel ist die Vergrößerung des innerhalb der Grenzen des Naturschutzgebietes bestehenden Feuchtlebensraumkomplexes.

Dies entspricht dem Erhaltungsziel 15 des FFH-Gebietes 6935-371 „Weiße, Wissinger, Breitenbrunner Laaber und Kreuzberg bei Dietfurt“ in dem sich die Einzelflächen des Maßnahmenkomplexes 1 E befinden:

„Erhalt gegebenenfalls Wiederherstellung der Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) mit standortheimischer Baumarten-Zusammensetzung sowie naturnaher Bestands- und Altersstruktur. Erhalt typischer Elemente der Alters- und Zerfallsphase, insbesondere von

ausreichend Biotop- und Totholzbäumen. Erhalt eines naturnahen Gewässerregimes. Erhalt von Sandanlandungen, Kalktuffbildungen und Verlichtungen.“

Die vorgesehenen Maßnahmen stehen somit in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang zum Eingriff und tragen dazu bei die durch das Straßenbauvorhaben verursachten und vorstehend näher beschriebenen Beeinträchtigungen der Funktionen des Naturhaushalts entsprechend § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG zu kompensieren. Insgesamt ist somit festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Eine naturschutzrechtliche Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG ist vorliegend nicht erforderlich, da die Eingriffe vollständig ausgeglichen beziehungsweise ersetzt werden können.

3.2.6 Gewässerschutz, wasserrechtliche Erlaubnisse

3.2.6.1 Entscheidung im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung des Art. 75 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG werden grundsätzlich auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, wie beispielsweise für den Ausbau von Gewässern, den Straßenbau im Wasserschutzgebiet und an Gewässern erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Am südöstlichen Ende des Ausbauabschnitts der Bundesstraße 299 liegt das Wasserschutzgebiet „Neumarkt Miss“, welches im Bereich der Querung der Bundesstraße 299 mit dem Ludwig-Donau-Main-Kanal bis auf rund 60 Meter an die Bundesstraße 299 heranreicht. In das Wasserschutzgebiet wird weder direkt eingegriffen noch sind wegen des Abstandes des Vorhabens zum Wasserschutzgebiet und angesichts der Tatsache, dass dieses Wasserschutzgebiet durch den Ludwig-Donau-Main-Kanal räumlich vom Ausbauvorhaben getrennt wird, betriebs- oder baubedingte Beeinträchtigungen nicht zu besorgen.

Nach § 76 Abs. 2 WHG festgesetzte Überschwemmungsgebiete sind in unmittelbarer Nähe des plangegegenständlichen Straßenabschnitts nicht vorhanden.

3.2.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

3.2.6.2.1 Einleitung gesammeltes Niederschlagswasser

Das Niederschlagswasser der Straßen kann durch Tausalz, Mineralöl, Schwermetalle und Luftschadstoffe verunreinigt sein. Das Niederschlagswasser, das auf den Stra-

ßen (Bundesstraße 299, parallele Wirtschaftswege) anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, soll soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen versickern. Insofern erfolgt keine gezielte Sammlung des Abwassers. Es handelt sich um sogenanntes wild abfließendes Wasser, das kein Abwasser ist. Daneben wird das nicht über die Straßenböschungen versickerte Oberflächenwasser über bestehende oder neu anzulegende beziehungsweise an die neuen Verhältnisse anzupassende Mulden und Gräben in den Untergrund eingeleitet. Es erfolgt somit eine Sammlung von Niederschlägen aus dem Bereich befestigter Flächen. Dieses Niederschlagswasser ist Abwasser (§ 54 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Dieses soll um die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen möglichst ortsnah versickert werden (§ 55 Abs. 2 WHG). Das Versickern, also die zielgerichtete Einleitung von Niederschlagswasser in das Grundwasser, bedarf grundsätzlich der Erlaubnis (vgl. § 46 Abs. 2 WHG), da eine entsprechende Verordnung bisher nicht ergangen ist. Auch § 2 Nr. 3 NWFreiV als fortgeltendes Landesrecht schließt eine erlaubnisfreie Versickerung aus. Auch ist die Versickerung nicht durch den Gemeingebrauch erfasst (§ 25 WHG, Art. 18 Abs. 1 S. 3 Nr. 2 BayWG).

Bezüglich der näheren Einzelheiten des entwässerungstechnischen Maßnahmenkonzepts wird auf die detaillierten Beschreibungen und Darstellungen in den festgestellten Planunterlagen verwiesen (Planordner: Unterlage 1, Kapitel 4.12; Unterlage 5, Blatt Nrn. 1 und 5; Unterlage 6, Blatt Nrn. 1 und 2; Unterlage 11, lfd. Nrn. 300 und 301; Unterlage 18).

Diese Versickerung ist gemäß § 8 Abs. 1 i.V.m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 10 und 57 WHG sowie Art. 15 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen sind schädliche Gewässerveränderungen nicht zu erwarten. Andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften werden erfüllt (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 WHG). Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 14 Abs. 3 und Abs. 4 WHG) sind nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Das Landratsamt Neumarkt i.d.OPf., Untere Wasserbehörde, hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i.V.m. Art. 63 Abs. 1 BayWG erteilt. Das Entwässerungskonzept genügt laut Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg in vollem Umfang den wasserwirtschaftlichen Anforderungen. Die Vorschriften der Eigenüberwachungsverordnung (EÜV) sind einzuhalten, da wie oben dargelegt eine Abwasseranlage be-

steht, aus der erlaubnispflichtig in das Grundwasser eingeleitet wird (§ 1 Nr. 4 EÜV). Es liegt auch im öffentlichen Interesse, die Gewässerbenutzung infolge des auf Dauer angelegten Betriebs der Bundesstraße 299 gegenüber privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern. Damit liegen die Voraussetzungen für eine gehobene Erlaubnis vor. Die Erlaubnis wird auf 20 Jahre befristet (§ 12 Abs. 2 WHG, § 36 Abs. 2 Nr. 1 BayVwVfG).

3.2.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Für den vorgesehenen dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen den Anschlussstellen Neumarkt i.d.OPf./Süd und Sengenthal/Nord werden insgesamt rund 0,89 Hektar neu versiegelt und rund 0,74 Hektar bisher unbefestigte Nebenflächen beansprucht. Hinzukommen die erforderlichen naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen in einem Umfang von rund 1,80 Hektar. Insgesamt werden davon landwirtschaftlich genutzte Flächen in einem Umfang von rund 0,60 Hektar in Anspruch genommen, davon rund 0,10 Hektar für die zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität erforderliche Kompensationsmaßnahme 1 A_{CEF}. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind vorliegend die Belange der Landwirtschaft in geringem Umfang noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (Anschneidungen) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen. Die Einschränkungen finden hauptsächlich während der Bauzeit in Form von Behinderungen statt und sind temporärer Natur. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.10 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang hingewiesen. Insbesondere ergeben sich durch die bestandsorientierte Verbreiterung der bestehenden Straße keine relevanten Neuzerschneidungen von Flächen. Das vorhandene Wegenetz wird angepasst, muss aber nicht neu geordnet werden. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass – insbesondere auch im Hinblick auf den geringen Umfang der beanspruchten landwirtschaftlichen Flächen – der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Auf die Belange der Landwirtschaft wurde gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG so weit wie möglich Rücksicht genommen. Für die Inanspruchnahme land- oder forstwirtschaftlich genutzter Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen enthält diese Vorschrift ein ausdrückliches Rücksichtnahmegebot (Satz 1) sowie einen besonderen Prüfauftrag (Satz 2). Das Rücksichtnahmegebot bezieht sich dabei auf "agrарstrukt-

relle Belange". Diese werden in der Bayerischen Kompensationsverordnung nicht definiert, sondern lediglich beispielhaft dahin konkretisiert, dass insbesondere für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen sind. Nach § 9 Abs. 1 Satz 1 BayKompV sind agrarstrukturelle Belange in diesem Sinn betroffen, wenn die Gesamtheit der Ausstattung, Verfügbarkeit und Qualität von Arbeit, Boden und Kapital (Produktionsfaktoren) sowie der Produktions- und Arbeitsbedingungen und damit der Produktionskapazität und Produktivität in einem Agrarraum erheblich beeinflusst oder verändert werden. § 9 Abs. 2 BayKompV konkretisiert § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG weiterhin dahin gehend, dass unter „für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden“ im regionalen Vergleich überdurchschnittlich ertragreiche Böden zu verstehen sind. Maßgeblich ist dabei das Gebiet des durch die Kompensationsmaßnahmen räumlich betroffenen Landkreises, bei landkreisübergreifenden Maßnahmen das Gesamtgebiet der betroffenen Landkreise. Die Ertragskraft bestimmt sich nach dem jeweiligen Durchschnittswert der Acker- und Grünlandzahlen eines Landkreises gemäß dem Bodenschätzungsgesetz. Die Durchschnittswerte der Acker- und Grünlandzahlen für die einzelnen bayerischen Landkreise sind in der Anlage der „Vollzugshinweise zur Anwendung der Acker- und Grünlandzahlen gemäß § 9 Abs. 2 Bayerische Kompensationsverordnung (BayKompV)“ (Stand: 16. Oktober 2014) aufgelistet (abrufbar unter http://www.stmuv.bayern.de/themen/naturschutz/ingriffsregelungen/bay_komp_vo/d/vollzugshinweise_acker_gruenlandzahlen_baykompv_2014.pdf).

Bei einem Verbrauch an landwirtschaftlicher Fläche in einem Umfang von insgesamt 0,6 Hektar ist von keiner erheblichen Beeinflussung oder Veränderung des Agrarraums entsprechend der vorstehenden Ausführungen auszugehen. Bezüglich der vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg angesprochenen und zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität erforderlichen Kompensationsmaßnahme 1 A_{CEF} ist festzustellen, dass die Ackerfläche mit einer Ackerzahl von 40 knapp unter dem Landkreisdurchschnitt von 41 liegt. Unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen handelt es sich daher um keine im regionalen Vergleich überdurchschnittlich ertragreiche Böden.

Festzuhalten bleibt daher, dass für die erforderlichen naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen keine für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeigneten Böden in Anspruch genommen werden. Eine weitere Verringerung des Landverbrauchs kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.5.3) ergibt. Die agrarstrukturellen Belange sind in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, können ausgeschlossen werden.

Mögliche Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Belange sind insgesamt auf ein Mindestmaß reduziert und nicht so gewichtig, dass sie der Zulässigkeit des Vorhabens entgegenstehen.

3.2.8 Wald

Nach Art. 9 Abs. 2 S. 1 BayWaldG bedarf die Beseitigung von Wald zu Gunsten einer anderen Bodennutzungsart (Rodung) der Erlaubnis. Diese wird von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst (Art. 9 Abs. 8 BayWaldG).

Art. 9 Abs. 4 bis 7 BayWaldG sind im Planfeststellungsverfahren sinngemäß zu beachten.

Auch die Aufforstung nicht forstlich genutzter Grundstücke mit Waldbäumen durch Saat oder Pflanzung bedarf gem. Art. 16 Abs. 1 S. 1 BayWaldG der Erlaubnis, die im Rahmen der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erteilt wird.

Eine Ersatzaufforstung auf bislang nicht forstlich genutzten Flächen, die als Auflage in einer Rodungserlaubnis nach Art. 9 Abs. 2 BayWaldG oder in einer Satzung, Planfeststellung, Genehmigung und sonstigen behördlichen Gestattung auf Grund anderer Gesetze vorgesehen ist, bedarf keiner gesonderten Erlaubnis nach Art. 16 Abs. 1 BayWaldG. Im Rahmen dieser Verfahren ist jedoch zu prüfen, ob die materiellrechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis nach Art. 16 Abs. 2 BayWaldG gegeben sind.

Vom dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 im plangegegenständlichen Bereich sind Waldflächen im Sinne des Art. 2 BayWaldG nur in geringem Umfang betroffen. Zur Pflege der waldbestanden Dämme des Ludwig-Donau-Main-Kanals ist der Ausbau des vorhandenen Wirtschaftsweges mit Anlage eines Wendehammers erforderlich (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.3.3 dieses Beschlusses). Damit ist die Überbauung von rund 600 Quadratmeter Nadelholzforst verbunden. Dieser Weg fällt als Waldweg beziehungsweise als sonstige dem Wald dienende Fläche jedoch weiterhin unter die Definition von Wald nach Art. 1 BayWaldG. Eine Rodung im Sinne des Art. 9 BayWaldG liegt daher nicht vor.

Während der Bauzeit werden außerdem rund 570 Quadratmeter vorübergehend in Anspruch genommen. Die temporäre Nutzung von Wald ist nicht als Änderung der Bodennutzungsart (= Rodung) im Sinne des Art. 9 Abs. 2 BayWaldG zu werten, da hier lediglich eine Abnutzung des Bestandes stattfindet, die keiner Erlaubnis bedarf.

Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die kleinflächig betroffenen Bestände wieder hergestellt.

Von Seiten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg – Bereich Forsten besteht aus forstlicher Sicht Einverständnis mit der vorliegenden Planung. Bei der Pflanzung von Eschen und Erlen, bei denen entsprechend den Feststellungen des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg – Bereich Forsten aufgrund möglicher Pilzerkrankungen mit Ausfällen gerechnet werden muss, wurde dem Vorhabenträger die Verwendung phytophthora-freien standortgerechten Pflanzenmaterials ebenso zur Auflage gemacht wie die Errichtung entsprechender Biberschutzmaßnahmen (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffern 5.7 und 5.8 dieses Beschlusses). Nach Feststellung des Bereichs Forsten sind im vorhandenen Fichtenbestand auf der vorgesehenen Ersatzfläche 1.1 E bereits Absterbeerscheinungen festzustellen. Die betroffenen Bäume können daher gleich genutzt werden um vor allem das ökologisch wertvolle stehende Totholz rascher zu erzeugen. Dem Vorhabenträger wurde daher zur Auflage gemacht auf der Ersatzfläche 1.1 E nur die vitalen Fichten zu entnehmen (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.9 dieses Beschlusses).

Der dreistreifige Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen den Anschlussstellen Neumarkt i.d.OPf./Süd und Sengenthal/Nord wird unter Berücksichtigung der Belange des Waldes aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit zugelassen. Die Gründe ergeben sich aus der Darstellung der Erforderlichkeit der Baumaßnahme in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 dieses Beschlusses. Belange der Forstwirtschaft werden gewahrt und stehen dem Bauvorhaben nicht entgegen.

3.2.9 Sonstige öffentliche Belange

3.2.9.1 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Soweit sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben oder ihren Forderungen durch Auflagen in diesem Beschluss nachgekommen ist, müssen keine weiteren näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 2.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.2.9.2 Denkmalschutz

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes zugelassen werden. Der parallel zum geplanten Ausbauabschnitt der Bundesstraße 299 verlaufende Ludwig-Donau-Main-Kanal ist als Baudenkmal (D-3-73-147-106) ausgewiesen. Ausbaubedingte Eingriffe in das Baudenkmal sind nicht erforderlich. Entsprechend den verfahrensgegenständlichen Planunterlagen sind die Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege durch das geplante Ausbauvorhaben nicht berührt. Dies wird

auch vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege in der Stellungnahme vom 17. Januar 2018 bestätigt. Entsprechend der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege sind auch keine weiteren relevanten Kultur- und Sachgüter bekannt.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat im Anhörungsverfahren mitgeteilt, dass sich im Ausbaubereich der Bundesstraße 299 ein bekanntes Bodendenkmal befindet. Es handelt sich hierbei um die Dämme des Ludwig-Donau-Main-Kanals, die beim Bau des Kanals aus Aushubmassen geschüttet wurden (Inv.-Nr. D-3-6734-0138). Entsprechend der vorliegenden Stellungnahme wurde die Lage des Wendehammers im Zuge des öffentlichen Feld- und Waldweges östlich der Bundesstraße 299 mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege vor Ort abgestimmt. Der Wendehammer wird in einem bereits stark gestörten Bereich des Bodendenkmals errichtet. Der Einschätzung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege, dass daher das Risiko, bei den erforderlichen Erdarbeiten Bodendenkmäler beziehungsweise archäologische Funde oder Befunde zu zerstören, als sehr gering eingeschätzt werden kann, wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde als plausibel angesehen. Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die für das Vorhaben sprechenden Belange (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.1 dieses Beschlusses) gehen den Belangen des Denkmalschutzes vor. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden.

In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalrechtlich Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG, sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler, als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 3 vorgesehenen Maßgaben.

Die in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 3 dieses Beschlusses angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabenträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen und im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabenträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle, soweit erforderlich, auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

Durch die frühzeitige Anzeige des Beginns der Erdbauarbeiten kann zum einen die Durchführung bodendenkmalpflegerischer Maßnahmen abgestimmt werden, welche in der Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festgelegt wurden. Zum anderen erhält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hierdurch Gelegenheit, nach erfolgtem Oberbodenabtrag Flächen fachlich zu beurteilen, für die der Vorhabenträger keine Voruntersuchungen durchführen muss (Verdachtsflächen ohne sichere Erkenntnisse).

3.3 Würdigung der Stellungnahmen der Behörden

Behörden die keine Stellungnahmen abgegeben haben oder hinsichtlich deren Stellungnahmen im Anhörungsverfahren oder in sonstiger Weise eine Einigung erzielt werden konnte:

- Stadt Neumarkt i.d.OPf.
- Gemeinde Sengenthal
- Stadt Berching
- Gemeinde Deining
- Bezirk Oberpfalz
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberpfalz
- Regionaler Planungsverband Regensburg
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Regensburg
- Wasserwirtschaftsamt Regensburg
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Datenleistungen der Bundeswehr

Von den genannten Behörden und Verbänden wurden keine Einwendungen erhoben oder es konnte im Anhörungsverfahren durch Zusagen des Straßenbaulastträgers eine Einigung erzielt werden. Auf die Niederschrift zum Erörterungstermin am 6. März 2018, auf die Roteintragungen in den festgestellten Planunterlagen und die Auflagen im vorliegenden Beschluss (Teil A, Abschnitt III und IV) wird verwiesen.

3.3.1 Landratsamt Neumarkt i.d.OPf.

Das Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. hat mit Schreiben vom 15 Januar 2018 die Stellungnahmen folgender Fachstellen

- Sachgebiet 41 (Naturschutz- und Wasserrecht),
- Sachgebiet 45 (Technischer Umweltschutz) und
- Sachgebiet 46 (Verkehrswesen)

übersandt. Soweit von Seiten der einzelnen Fachstellen Stellungnahmen abgegeben wurden, konnte hinsichtlich der vorgetragenen Forderungen und Anregungen im weiteren Verfahren durch Zusagen des Vorhabenträgers eine Einigung erzielt werden beziehungsweise diesen durch Auflagen in diesem Beschluss (Teil A, Abschnitt III und IV), auf die in diesem Zusammenhang verwiesen wird, Rechnung getragen werden. Bezüglich der Stellungnahmen der Sachgebiete Naturschutz- und Wasserrecht sowie Technischer Umweltschutz wird ergänzend auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.2.4.1, 3.2.5.2 und 3.2.6 dieses Beschlusses verwiesen. Zu der vom Sachgebiet Technischer Umweltschutz angesprochenen fehlenden detaillierten schalltechnischen Untersuchungen ist festzustellen, dass die dem Planfeststellungsverfahren zugrunde liegenden Planunterlagen die erforderlichen Angaben und Berechnungsunterlagen enthalten (Planordner: Unterlage 1, Kapitel 6.1; Unterlage 17.1, Blatt Nrn. 1 bis 3).

Zu den in der Stellungnahme des Sachgebietes Verkehrswesen angesprochenen Punkten (stichpunktartig):

- a) anstelle eines dreistreifigen Ausbaus sei wegen des hohen Schwerverkehranteils und der vielen Großraum- und Schwertransporte zwischen der Anschlussstelle Neumarkt i.d.OPf./Süd und der Einmündung der Staatsstraße 2220 bei Greißelbach ein vierstreifiger Ausbau angezeigt;
- b) auf eine Ausweisung des Ausbauabschnitts als Kraftfahrstraße sollte wegen der Kürze des Ausbauabschnitts verzichtet werden und
- c) im Hinblick auf die angestrebte Verbesserung der Verkehrssicherheit sollte auch der Knotenpunkt Bundesstraße 299 und Staatsstraße 2660 mit umgebaut werden,

ist folgendes festzustellen:

- zu a) Gemäß § 1 Abs. 1 S. 2 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) wird das Bundesfernstraßennetz grundsätzlich nach dem Bedarfsplan für Bundesfernstraßen ausgebaut. Das geplante Ausbauvorhaben ist allerdings nicht im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten. Nach § 3 FStrAbG sind jedoch einzelne Verbesserungsmaßnahmen zulässig. Angesichts des bestandsnahen dreistreifigen Ausbaus der Bundesstraße 299 und der das Verkehrsaufkommen nicht wesentlich erhöhenden verkehrlichen Wirkung des Vorhabens handelt es sich um eine solche zulässige Verbesserungsmaßnahme. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.1 und 3.2.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Entsprechend den für die Bundesstraße 299 einschlägigen Richtlinien (RAL, Ausgabe 2012), sollen Landstraßen möglichst so ausgebildet sein, dass sie von Kraftfahrern gleichmäßig und mit einer für die jeweilige Netzfunktion angemessenen Geschwindigkeit befahren werden können. Diese Geschwindigkeit leitet sich aus der Kategorie der Straße und dem damit verbundenen Entfernungsbereich ab. Um dem Verkehrsteilnehmer zu verdeutlichen, welche Entwurfsmerkmale er bei seiner Fahrt zu erwarten hat und mit welchem Geschwindigkeitsniveau er fahren kann, gibt es für Landstraßen verschiedenen Entwurfsklassen (EKL. 1 bis EKL. 4). Die Entwurfsklasse soll für Streckenzüge möglichst einheitlich gewählt werden.

Die Straßenkategorie gemäß den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008) ist die Eingangsgröße zur Bestimmung der Entwurfsklasse für Landstraßen. Der Ausbauabschnitt der Bundesstraße 299 liegt außerhalb bebauter Gebiete und ist deshalb gemäß Ziffer 3.4.1 der „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008)“ der Kategoriengruppe LS und gemäß Ziffer 3.4.1, Tabelle 5 der Verbindungsfunktionsstufe II zuzuordnen, woraus sich aufgrund von Tabelle 6 die Straßenkategorie LS II ergibt. Dementsprechend erfolgte gemäß Ziffer 3.2, Tabelle 7 der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen die Zuordnung zur Entwurfsklasse EKL. 2.

Grundlage für die Bemessung des dreistreifigen Ausbauquerschnitts sind die Ergebnisse aus der Verkehrsuntersuchung und der Straßenverkehrszählungen mit deren Angaben zum Schwerverkehrsanteil. Für die Bundesstraße 299 wird ein nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen erforderlicher Querschnitt RQ 11,5+ mit Überholfahrstreifen mit einer 12,00 Meter breiten Fahrbahn und ein in der Regel 1,50 Meter breites Bankett gewählt. In den Bereichen mit nur zwei Fahrstreifen wird die vorhandene Fahrbahn von 8,00 auf 8,50 Meter verbreitert. Anzumerken ist, dass der gewählte Querschnitt der

Bundesstraße 299 ihrer prognostizierten Belastung durch den Schwerverkehr geschuldet ist.

Insgesamt ist der Ausbaustandard so gewählt, dass er in der Lage ist, den prognostizierten Verkehr aufzunehmen und verkehrssicher zu bewältigen, wobei auf die öffentlichen Belange und die Belange Dritter Rücksicht genommen wurde.

Bei sehr hoher Gesamtverkehrsbelastung auf einem Streckenzug kann nach Ziffer 3.2 der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen unter dem Gesichtspunkt Verkehrsqualität auch eine höherrangige als die in Tabelle 7 ausgewiesene Entwurfsklasse geplant werden. Für die Entwurfsklasse EKL. 2 liegt nach Tabelle 8 als Anhaltswert der Verkehrsbelastung, bei deren Überschreitung im Planungsfall überprüft werden soll ob bei der Zuweisung der Entwurfsklasse eines Streckenzuges eine Abweichung sinnvoll ist, eine Verkehrsbelastung von mehr als 15.000 Kfz/h zugrunde.

Von einer Abweichung soll allerdings abgesehen werden, wenn derart hohe Verkehrsbelastungen nur auf kurzen Teilen eines Streckenzuges vorliegen oder durch einen Wechsel der Entwurfsklasse auf geringer Länge die gewünschte gleichartige Gestaltung der Landstraße nicht mehr gewährleistet werden kann.

Entsprechend der den Planfeststellungsunterlagen zugrundeliegenden aktualisierten Verkehrsprognose ist im Ausbauabschnitt von einer Verkehrsbelastung von rund 15.600 Kfz/24 h im Prognosejahr 2035 auszugehen. Für die anschließenden südlichen Streckenabschnitte bis Mühlhausen ist von einer Verkehrsbelastung zwischen 12.200 und 13.500 Kfz/24 im Prognosejahr 2035 auszugehen. Auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 22) wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Festzuhalten bleibt, dass der Anhaltswert von 15.000 Kfz/24 h in den anschließenden Streckenabschnitten somit deutlich unterschritten wird.

Nachdem der vorstehend angeführte Anhaltswert auch nur auf einem sehr kurzen Streckenabschnitt und zudem nur geringfügig überschritten wird, ist ein Wechsel der Entwurfsklasse nicht vertretbar, zumal damit die gewünschte gleichartige Gestaltung der Landstraße nicht mehr gewährleistet werden kann. Im Übrigen liegt Straßen der Entwurfsklasse EKL. 1 ebenfalls ein einbahniger dreistreifiger Querschnitt zugrunde. Anstelle eines Regelquerschnitts RQ 11,5+ ist hier ein Regelquerschnitt RQ 15,5 mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 12,50 Meter vorgesehen.

Soweit von Seiten des Sachgebietes Verkehrswesen die zahlreichen Großraum- und Schwertransporte als Argument für die Wahl eines vierstreifigen Fahrbahnquerschnitts herangezogen werden, so ist festzustellen, dass für die Wahl des Fahrbahnquerschnitts der Bundesstraße 299 allein die regelmäßigen Verkehrsbedürfnisse zu berücksichtigen sind.

- zu b) Aufgrund der Einwendungen im Anhörungsverfahren und des Ergebnisses der Erörterungsverhandlung hat der Straßenbaulastträger die Planung überprüft und Planänderungen beziehungsweise Berichtigungen vorgenommen. Diese beinhalten unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt I, Ziffer 2.3 dieses Beschlusses unter anderem den Verzicht auf Widmung des Ausbauabschnitts der Bundesstraße 299 zur Kraftfahrstraße.
- zu c) Im Bereich der Anschlussstelle Neumarkt i.d.OPf./Süd wird lediglich die westliche Anschlussrampe so angepasst, dass der bisher vorhandene Einfädelseifen in den zusätzlichen Fahrstreifen einbezogen wird. Hinsichtlich seiner Ausgestaltung bleibt der Knotenpunkt ansonsten in seiner bestehenden Form erhalten. Weitergehende Umbauten im Bereich des Knotenpunktes sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Über den vom Sachgebiet Verkehrswesen angeregten Anbau einer zusätzlichen Rampe auf der Ostseite, um Linksabbiegevorgänge im Verlauf der Bundesstraße 299 zu vermeiden, ist in diesem Verfahren daher nicht zu entscheiden. Wie der Vorhabenträger in seiner dem Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. vorliegenden Beantwortung der diesbezüglichen Empfehlung bereits ausgeführt hat ist ein entsprechender Ausbau des Knotenpunktes auch zu einem späteren Zeitpunkt noch möglich.

Fazit:

Die Forderungen des Landratsamtes Neumarkt i.d.OPf. werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.3.2 Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg hat mit Schreiben von 15. Dezember 2017 zu den Planunterlagen vom 16. Oktober 2017 hinsichtlich der land- und forstwirtschaftlichen Belange Stellung genommen.

Landwirtschaftliche Belange:

Auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zu den noch offenen und durch die Auflagen in diesem Beschluss nicht abgedeckten Feststellungen des Bereiches Landwirtschaft des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (im weiteren Verlauf mit Bereich Landwirtschaft bezeichnet) ist folgendes festzustellen:

a) Behandlung des Oberbodens

Die Beachtung der einschlägigen Richtlinien und Normen wurde dem Vorhabenträger zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4), so dass bau- und betriebsbedingte Auswirkungen auf den Boden minimiert beziehungsweise vermieden werden können.

Bezüglich des abzutragenden Oberbodens sowie der Wiederverwendung des Oberbodens wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 4.3 und 4.4 dieses Beschlusses verwiesen. Eine Verwendung des Oberbodens als Schüttmaterial für Dämme und Wälle ist allein schon wegen der fehlenden Eignung des Oberbodens nicht möglich. Das zur Schüttung für Dämme erforderliche Material ist auf Flächen zu gewinnen für die eine entsprechende Abbaugenehmigung vorliegt.

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen ergibt sich ein Überschuss von rund 550 Kubikmeter Oberbodenmassen. Der Abtransport der Überschussmassen auf entsprechende Deponien beziehungsweise zur Verwendung bei anderen Straßenbaumaßnahmen des Vorhabenträgers ist ebenso wenig Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens wie die vom Vorhabenträger zugesicherte Abgabe an interessierte Landwirte.

b) Baustraßen

Im Zuge des dreistreifigen Ausbaus der Bundesstraße 299 sind gesonderte Baustraßen für einen dauerhaften Baustellenverkehr auf angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen nicht erforderlich. Die Baustelle kann im Wesentlichen über die bestehende Bundesstraße 299 abgewickelt werden.

Im Übrigen wurde dem Vorhabenträger die Beschränkung der baubedingt vorübergehenden Beanspruchung von Grundstücksflächen auf den unbedingt notwendigen Umfang in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.3 dieses Beschlusses zur Auflage gemacht.

c) Ertragsfähigkeit der landwirtschaftlichen Nutzflächen

Unter Berücksichtigung der Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.4 ist davon auszugehen, dass sich die Ertragsfähigkeit der vorübergehend beanspruchten landwirtschaftlichen Flächen nicht dauerhaft verringern wird. Auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.15 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

d) Naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen

Die für die naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen erforderlichen Grundstücksflächen und damit auch die Grundstücksfläche auf der die, zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität, erforderliche Kompensationsmaßnahme 1 A_{CEF} durchgeführt wird, befinden sich im Eigentum der Bundes-

republik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung). Die Kompensationsmaßnahme in Form eines Blühstreifens wird entlang der Südseite des Grundstücks Fl.-Nr. 199, Gemarkung Weidenwang auf einer Länge von 143 Meter und in einer Breite von 7 Meter ausgeführt. Flächenmäßig führt der vorgesehene Blühstreifen daher nur zu einer geringfügigen Verkleinerung der Grundstücksfläche.

In den festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 9.2) ist ein Blühstreifen entlang der gesamten Grundstücksseite dargestellt, wobei nur der Blühstreifen im vorstehend beschriebenen Umfang Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Für die weitere Maßnahme ist, sofern erforderlich, ein gesondertes Genehmigungsverfahren durchzuführen. Unter alleiniger Berücksichtigung des plangegenständlichen Blühstreifens sich durch einen ungünstigen Grundstückszuschnitt ergebende Bewirtschaftungerschwernisse betreffen Entschädigungsangelegenheiten, die im Planfeststellungsverfahren nur dem Grunde nach geregelt werden. Auf die nachfolgenden Ausführungen zu f) wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Die Gesamtfläche des Grundstücks wird insgesamt nur geringfügig verkleinert.

Der Anregung, den Blühstreifen an die Westseite und damit Stirnseite des Grundstücks zu verlegen, kann insofern nicht gefolgt werden, als der hier vorhandene öffentlichen Feld- und Waldweg eine Störung für die Feldlerche darstellt und das mit der geplanten Kompensationsmaßnahme verfolgte Ziel, die Habitatqualität für die Feldlerche zu verbessern und artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zu vermeiden, nicht erreicht wird. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.5.1 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Für die Baumaßnahme besteht ein Kompensationsbedarf in Höhe von 85.848 Wertpunkten. Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 5.4 sind nur Kompensationsmaßnahmen in diesem Umfang Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Maßnahmen, die zu weiteren Wertpunkten führen sind durch das Vorhaben nicht veranlasst und damit nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Sofern erforderlich, sind für diese weitergehenden aber ausbaubedingt nicht erforderlichen Maßnahmen gesonderte Genehmigungen einzuholen.

e) Aufwuchs von Unkraut

Die Zielsetzungen der einzelnen naturschutzfachlichen Kompensationsflächen sind in den festgestellten Planunterlagen detailliert beschrieben (Planordner: Unterlage 9.3; Unterlage 19.1.1, Kapitel 5). Insbesondere durch die vorgesehenen Pflegemaßnahmen (Planordner: Unterlage 9.3) ist nicht davon auszugehen, dass sich Ackerwildkräuter flächig ausbreiten werden. Eine Bekämpfung standorttypi-

scher heimischer Wildkräuter auf naturschutzfachlichen Kompensationsflächen entspricht nicht der Methodik und den Zielsetzungen des Naturschutzes.

Laub, Blüten und Samentteile, die infolge des Wirkens der Naturkräfte auf das Nachbargrundstück fallen oder hinüberwehen, begründen im Übrigen kein Verbotrecht nach § 1004 BGB und damit auch keinen Ausgleichsanspruch nach § 906 BGB.

f) Entschädigungen

Die vom Bereich Landwirtschaft angesprochenen Entschädigungen für dauerhafte und vorübergehende Grundinanspruchnahmen, Anschneidungen, Ernteausfälle, Nutzungsausfälle betreffen Entschädigungsangelegenheiten. Entschädigungsangelegenheiten werden im Planfeststellungsverfahren und damit auch im Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach geregelt (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Forstwirtschaftliche Belange:

Entsprechend der Stellungnahme des Bereiches Forsten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg (im weiteren Verlauf mit Bereich Forsten bezeichnet) besteht aus forstlicher Sicht mit der Planung grundsätzlich Einverständnis. Bezüglich des vom Bereich Forsten angesprochenen Korrektur- beziehungsweise Ergänzungsbedarfs für den Kompensationsmaßnahmenkomplex 1 E wird auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 5.6 bis 5.9 verwiesen.

Der Forderung den in den Maßnahmebeschreibungen zu den Einzelmaßnahmen 1.1 E und 1.3 E enthaltenen Passus „Herausnahme aus der forstlichen Nutzung“ zu streichen und durch eine waldbauliche (= forstliche) Behandlung unter besonderer Berücksichtigung ökologischer Gesichtspunkte zu ersetzen wurde unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 9.3, Maßnahmeblätter zu 1.1 E und 1.3 E) entsprochen.

Fazit:

Die Forderungen des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.3.3 Bayerischer Bauernverband

Der Bayerische Bauernverband hat mit Schreiben vom 9. Januar 2018 zu den Planunterlagen vom 16. Oktober 2017 Stellung genommen. Zu den einzelnen Punkten der Stellungnahme ist folgendes festzustellen:

1. Flächenverbrauch

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie beispielsweise Grundverlust, ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren, das außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durchzuführen ist, vorgesehen. Die Planfeststellungsbehörde ist auch nicht gehalten, bereits im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden, welche Entschädigungen (Ersatzland, Monetär) dem Grundstückseigentümer zu leisten sind.

Hinsichtlich der Forderung den betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben qualitativ gleichwertiges Ersatzland zur Verfügung zu stellen ist festzuhalten, dass die Planfeststellungsbehörde über die Frage der Ersatzlandgestellung grundsätzlich nicht zu entscheiden hat, da Art. 14 BayEG insoweit eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung enthält (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. März 1980, Az. 4 C 34.79, NJW 1981, S. 241; BVerwG, Urteil vom 5. November 1997, Az. 11 A 54.96, UPR 1998, S. 149). Wird durch den Flächenentzug die betriebliche Existenz eines Eigentümers weder vernichtet noch gefährdet, kann sich die Planfeststellungsbehörde damit begnügen, diesen hinsichtlich seiner Forderung nach Ersatzland auf das nachfolgende Enteignungsverfahren zu verweisen (BVerwG, Urteil vom 28. Januar 1999, Az. 4 A 18.98, NVwZ-RR 1999, S. 629). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde nach Billigkeitsgrundsätzen, also nach denselben Grundsätzen wie bei fachplanerischen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Allerdings ist diese enteignungsrechtliche Vorschrift so ausgestaltet, dass eine Enteignung selbst dann nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch zum Beispiel wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann.

Bei möglichen Existenzgefährdungen hat die Frage von Ersatzland im Rahmen der Abwägung bei der Gewichtung des betreffenden privaten Belangs eine erhebliche Bedeutung. Aufgrund des mit rund 0,6 Hektar sehr geringen Umfangs der dauerhaft beanspruchten landwirtschaftlichen Nutzflächen sind hier allerdings Existenzgefährdungen sowie starke Auswirkungen auf landwirtschaftliche Betriebe auszuschließen.

2. Anlage ökologischer Ausgleichsmaßnahmen

Bezüglich des Hinweises des Bayerischen Bauernverbandes auf § 15 Abs. 3 BNatSchG, wonach die Ausweisung von naturschutzfachlichen Ausgleichsflächen auf landwirtschaftlich hochwertigen Nutzflächen möglichst unterbleiben soll, wird auf die vorstehenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.7 dieses Beschlusses verwiesen. Wie dort ausgeführt, sind die agrarstrukturellen Belange in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

Die Zielsetzungen der einzelnen naturschutzfachlichen Kompensationsflächen sind in den festgestellten Planunterlagen detailliert beschrieben (Planordner: Unterlage 9.3; Unterlage 19.1.1, Kapitel 5). Insbesondere durch die vorgesehenen Pflegemaßnahmen (Planordner: Unterlage 9.3) ist nicht davon auszugehen, dass sich Ackerwildkräuter flächig ausbreiten werden. Laub, Blüten und Samentteile, die infolge des Wirkens der Naturkräfte auf das Nachbargrundstück fallen oder hinüberwehen, begründen im Übrigen kein Verbotsrecht nach § 1004 BGB. Entschädigungspflichten entstehen erst bei erheblichen Beeinträchtigungen (§ 8a Abs. 7 FStrG).

Nicht generell ausgeschlossen werden kann, dass sich auf benachbarten landwirtschaftlichen Flächen Ertragseinbußen und Bewirtschaftungerschwernisse ergeben. Gewisse Beeinträchtigungen (Schattenwurf, Wasser- und Nährstoffentzug) müssen im Sinne der Sozialbindung des Eigentums hingenommen werden (Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG). Nach § 8a Abs. 7 FStrG kommt eine Entschädigung der Vermögensnachteile nur in Betracht, wenn durch den Bau oder die Änderung einer Straße der Zutritt von Licht oder Luft zu einem Grundstück auf Dauer entzogen oder erheblich beeinträchtigt wird. Schattenwurf, Wasser- und Nährstoffentzug stellen im Regelfall keine Beeinträchtigungen solchen Ausmaßes dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände oder gewichtige Interessen des Eigentümers hinzukommen. Für eine vorgreifliche Regelung eventueller Schadensersatzansprüche besteht kein Anlass.

Unter Berücksichtigung der Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.13 ist nicht davon auszugehen, dass an naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen angrenzende Grundstücke vernässt werden.

Der Biber ist im Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie) aufgeführt. Nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 lit. b Doppelbuchstabe aa, Nr. 14 lit. b BNatSchG ist der Biber deshalb besonders und streng geschützt. Als Folge dieses Schutzstatus gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote des § 44 Abs. 1 und 2 BNatSchG.

Der Biber ist zudem im Anhang II der FFH-Richtlinie aufgeführt, sodass die Schutzvorschriften der §§ 33 und 34 BNatSchG zu beachten sind. Die Zuständigkeiten richten sich insoweit nach den allgemeinen FFH-rechtlichen Regelungen (Art. 22 BayNatSchG). Unter Hinweis auf die vom Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz herausgegebenen Richtlinien zum Bibermanagement (Stand: 15. Februar 2016) ist es Ziel für den Biber einen günstigen Erhaltungszustand zu erhalten und schadensbedingte Konflikte möglichst zu verhindern beziehungsweise zu minimieren. In Konfliktbereichen sollen die vier

Säulen – Information der Betroffenen durch die Kreisverwaltungsbehörden, die Biberberater und Bibermanager, präventive und zum Teil förderfähige Maßnahmen, gegebenenfalls Zugriffsmaßnahmen und schließlich auch Ausgleichszahlungen – die Akzeptanz bei den Betroffenen verbessern. Die Regulierung von Aufwuchsschäden durch den Biber ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und regelt sich nach den Richtlinien zum Bibermanagement.

Von Seiten der Planfeststellungsbehörde sind auch keine Gründe erkennbar, die zu über den bisherigen Umfang hinausgehenden Abstandsauflagen bezüglich Düngung und Pflanzenschutz führen würden. Im Übrigen würden Einschränkungen, die sich durch künftig in größerem Umfang einzuhaltende Abstandsflächen ergeben, Entschädigungsfragen betreffen, die in diesem Planfeststellungsverfahren jedoch nur dem Grunde nach geregelt werden (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.1 dieses Beschlusses). Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, gegebenenfalls in einem gesonderten Entschädigungsfestsetzungsverfahren, entschieden.

Hinsichtlich der Anrechenbarkeit von Straßenbegleitgrün als ökologische Ausgleichsfläche ist festzustellen, dass die betreffenden Flächen auf Grund ihrer Nähe zur Bundesstraßenfahrbahn ohnehin vielfachen Beeinträchtigungen unterliegen. Außerdem müssen sie aus Verkehrssicherheitsgründen in gewisser Art und Weise gepflegt werden. Eine gangbare Möglichkeit dafür, in Straßennähe über die festgestellte Planung hinaus geeignete Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen vorzunehmen, vermag die Planfeststellungsbehörde vorliegend deshalb nicht zu erkennen. Der Vollständigkeit halber darf an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen grundsätzlich auch abseits der Fahrbahnen durchgeführt werden sollen, zumindest aber außerhalb des Korridors betriebsbedingter Einwirkungen (Vollzugshinweise zur Bayerischen Kompensationsverordnung vom 7. August 2013 für den staatlichen Straßenbau zu § 8 Abs. 1 BayKompV, Fassung mit Stand 02/2014). Innerhalb dieser Zone sollen Maßnahmen nur in begründeten Ausnahmefällen liegen. Zudem führt die Vorbelastung durch die Straße zu einer Verringerung der zu erzielenden Wertigkeit. Damit ist im Wesentlichen auch schon die Frage beantwortet, ob naturnah gestaltete Straßenbegleitflächen dem Ausgleich oder Ersatz im Rahmen der Eingriffsregelung dienen könnten, um landwirtschaftliche Flächen zu schonen.

Vorliegend beruht der erforderliche Kompensationsbedarf ausschließlich auf den vorhabenbedingten Eingriffen in Natur und Landschaft, die nach § 15 BNatSchG entsprechend auszugleichen beziehungsweise zu ersetzen sind. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind entsprechend dem ermittelten Kompensationsum-

fang festzulegen. Sofern eine funktionale Kompensation nicht möglich ist, können die erheblichen Beeinträchtigungen durch gleichwertige andere Funktionen möglichst mit Wechselwirkungen zu den beeinträchtigten Funktionen ersetzt werden. Für die Eignung und auch die Lage der erforderlichen Flächen ist entscheidend, dass auf ihnen die vorhabenbedingten Eingriffe in die Natur auch entsprechend kompensiert werden können. Im vorliegenden Fall ist unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.5.3.4 dieses Beschlusses festzuhalten, dass nach Realisierung der Kompensationsmaßnahmen die durch die Baumaßnahme verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft gemäß § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG vollständig kompensiert werden können. Erhebliche Beeinträchtigungen mehrerer Schutzgüter sollen möglichst durch eine oder mehrere kombinierte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf einer Fläche kompensiert werden. Diese Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen sind vorrangig auf geeigneten, einvernehmlich zur Verfügung gestellten Grundstücksflächen beziehungsweise auf Grundstücken, die – wie vorliegend – im Eigentum des Vorhabenträgers stehen, zu verwirklichen (§ 8 Abs. 7 BayKompV). Eine Verpflichtung ökologische Ausgleichs- beziehungsweise Ersatzflächen möglichst entlang von Gewässern anzulegen lässt sich daraus nicht ableiten.

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.7 bleibt festzuhalten, dass für die erforderlichen naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen keine für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeigneten Böden in Anspruch genommen werden. Eine weitere Verringerung des Landverbrauchs kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen, verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht (vgl. Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.5.3) ergibt.

Zur Forderung auf einen naturschutzfachlichen Ausgleich in Geld, um agrarstrukturelle Verwerfungen durch den immensen Flächenverbrauch zumindest abzdämpfen ist folgendes festzustellen:

Bei einer Beanspruchung landwirtschaftlich genutzter Flächen in einem Umfang von rund 0,6 Hektar ist sicherlich nicht von einem immensen Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen auszugehen. Wird ein Eingriff zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, so hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten. Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Voraussetzung für Ersatzzahlungen ist somit, dass entsprechende Ausgleichs- oder Er-

satzmaßnahmen in angemessener Frist nicht möglich sind. Diese Voraussetzungen liegen unter den vorstehend geschilderten Verhältnissen jedoch nicht vor.

Um die verbleibenden Konflikte und Beeinträchtigungen zu kompensieren wurde ein Maßnahmenkonzept entwickelt. Dabei wurden Maßnahmen gewählt, die nach Möglichkeit den Lebensraumverlust oder die graduelle Habitatminderung der Arten kompensieren, die durch den Ausbau besonders betroffen sind, also der Feldlerche und der betroffenen Zauneidechse. Die Maßnahmen wurden so gewählt, dass sie nach Möglichkeit auch gleichzeitig den artenschutzrechtlichen Erfordernissen entsprechen und zur Kompensation für den Verlust von Biotop- und Habitatfunktion sowie der Bodenfunktion dienen können. Vorrangig wurde auf Flächen zurückgegriffen, die im Besitz der Straßenbauverwaltung sind.

Bezüglich der Forderung die ökologischen Ausgleichsmaßnahmen über produktionsintegrierte Maßnahmen (PIK-Maßnahmen) umzusetzen bleibt festzuhalten, dass die festgestellte Planung, wie bereits ausgeführt, den Anforderungen von § 15 Abs. 3 BNatSchG und § 9 BayKompV genügt. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass der Umstand, dass ein den vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen entsprechender Kompensationsbedarf gegenüber steht, in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.5.3.4 bereits dargelegt wurde. Dort wurde unter Bezug auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 9.4) auch dargelegt, wie sich der Kompensationsbedarf für den Eingriff in Natur und Landschaft im Einzelnen zusammensetzt. Der adäquate ökologische Funktionsausgleich, wie die Entwicklung eines naturnahen Schwarzerlen-Bruchwaldes beziehungsweise die Sicherung und Weiterentwicklung eines Sumpfwaldes können im vorliegenden Fall nicht durch PIK-Maßnahmen erbracht werden. Bezüglich der sonstigen Ausgleichsmaßnahmen würden PIK-Maßnahmen zu einem größeren Wertpunktebedarf führen, so dass sich ein zusätzlicher Bedarf an landwirtschaftlichen Flächen ergeben würde.

Ausgleichs-, Ersatz- und Unterhaltungsmaßnahmen sind nach § 10 Abs. 3 BayKompV durch staatliche Träger als Eingriffsverursacher ohne zeitliche Begrenzung zu unterhalten. Eine zeitliche Begrenzung der produktionsintegrierten Maßnahmen ist daher allein aus rechtlichen Gründen nicht zulässig. Die geforderten Ausgleichszahlungen betreffen Entschädigungsangelegenheiten, die im Planfeststellungsverfahren und damit auch im Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach geregelt werden (Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses). Die Ausweisung von Schutzgebieten (FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete) ist nicht Gegenstand straßenrechtlicher Planfeststellungsverfahren und erfolgt im Rahmen gesonderter Rechtsverfahren.

3. Wegenetz während und nach der Baumaßnahme

Mit der im Zuge des dreistreifigen Ausbaus der Bundesstraße 299 erforderlichen Fahrbahnverbreiterung sind geringfügige Anschneidungen landwirtschaftlicher Grundstücke verbunden. Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 5, Blatt Nrn. 1 und 2; Unterlage 10, Blatt Nrn. 1 und 2) entstehen damit weder ungünstige Grundstücksformen noch verbleiben unwirtschaftliche Restflächen. Bezüglich des sich auf dem Grundstück Fl.-Nr. 199, Gemarkung Weidenwang ergebenden Grundstückszuschnitt aufgrund des im Rahmen der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme 1 A_{CEF} vorgesehenen Blühstreifens, wird auf die vorstehenden Ausführungen zur Stellungnahme des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Bereich Landwirtschaft (zu d) naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen) verwiesen.

Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage: 5, Blatt Nr. 1 und 2) werden im Zuge des dreistreifigen Ausbaus der Bundesstraße 299 weder Wegeverbindungen durchschnitten noch Wege rückgebaut. Die bisher über die auf der Westseite entfallende Zufahrt bei circa Bau-km 0+890 erreichbaren Grundstücke sind weiterhin über das vorhandene rückwärtige Straßen- und Wegenetz erschlossen. Das bestehende Wegenetz wird auch nicht zerstört, sondern lediglich entsprechend den festgestellten Planunterlagen an die geänderten Verhältnisse angepasst. Die Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, dass das landwirtschaftliche Wegenetz entsprechend angepasst und somit in ausreichender Weise wiederhergestellt wird, bedeutet nicht automatisch, dass alle landwirtschaftlichen Grundstücke wieder in gleicher Form wie bisher erschlossen werden. Bezüglich der Erreichbarkeit land- und forstwirtschaftlicher Flächen wird auf die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffern 4.10 bis 4.12 dieses Beschlusses verwiesen. Die Forderung des Bayerischen Bauernverbandes, dass ein angemessenes Ersatzwegenetz für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr eingeplant werden muss ist unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen berücksichtigt.

Art. 17 BayStrWG schützt nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. April 1990, UPR 1990, S. 359, zu § 8a FStrG). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 BayStrWG gilt nichts anderes.

Umwege infolge der Durchtrennung zusammenhängender Grundstücke entstehen vorliegend nicht. Unabhängig davon gilt jedoch für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile, ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass auch hierüber im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht zu entscheiden war.

4. Entwässerung

Bezüglich der geforderten Sicherung und Wiederherstellung von Drainageanlagen wird auf die Auflage in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4.14 dieses Beschlusses verwiesen.

Das geplante Entwässerungskonzept genügt laut Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg in vollem Umfang den wasserwirtschaftlichen Anforderungen. Die insoweit zur Maßgabe gemachten fachlichen Vorgaben des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg wurden in den Beschlusstenor aufgenommen (Teil A, Abschnitt IV, Ziffer 3). Ein ordnungsgemäßer Abfluss des Niederschlags- und Oberflächenwassers über ausreichend dimensionierte Durchlässe ist somit gewährleistet.

5. Jagd

Unabhängig von der Frage inwieweit es sich hierbei um einen vom Bayerischen Bauernverband zu vertretenden Belang handelt, ist zu den diesbezüglichen Ausführungen folgendes festzustellen:

Das Jagdrevier wird vorhabenbedingt nicht verkleinert. Nach § 5 Abs. 2 BJagdG unterbrechen Straßen nicht den Zusammenhang von Jagdflächen. Die Flächen der Bundesstraße 299 sind daher von der Jagdausübung nicht ausgenommen. Die auf Jagdflächen zulässigen anderweitigen – auch verkehrlichen – Nutzungen sind, auch wenn sie die Jagd faktisch erschweren, als Eigenart des jeweiligen Bezirks hinzunehmen. Auch eine Beeinträchtigung der Jagdausübung im restlichen Jagdgebiet ist nicht erkennbar.

Im Übrigen ist eine Wertminderung von Jagdgebieten im Zuge des Baus von Straßen eine entschädigungsrechtliche Fragestellung, die direkt mit der Inanspruchnahme von Flächen von Jagdgenossenschaften zusammenhängen und daher in einem nachfolgenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahren zu klären sind (BGH, Urteil vom 15. Februar 1996, Az. III ZR 143/94DÖV 1996, S. 702). In diesem Planfeststellungsbeschluss wird deshalb nicht näher auf das Verhältnis des Jagdausübungsrechtes (§§ 8–10 BJagdG) zum Grundeigentum und die Konsequenzen für die Annahme einer entschädigungsfähigen Rechtsposition eingegangen. Für die Betroffenen entstehen dadurch keine Nachteile, denn auch im Entschädigungsverfahren bestehen Rechtsschutzmöglichkeiten.

Für die Planfeststellung ist entscheidend, ob die negativen Auswirkungen auf das Jagdausübungsrecht durch eine Umgestaltung des Projekts, wie beispielsweise eine andere Trassierung mit verhältnismäßigem Aufwand vermieden oder vermindert werden könnten. Insoweit ist insbesondere festzuhalten, dass wegen der hier zu erwartenden Auswirkungen auf das Jagdausübungsrecht nicht auf die Ausführung des Bauvorhabens verzichtet werden muss.

Die geforderte flächendeckende Bejagung der ökologischen Ausgleichsflächen ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Inwieweit eine Bejagung dieser Flächen möglich ist richtet sich nach dem Bundesjagdgesetz.

Bezüglich der geforderten Ergänzung des vorhandenen Wildschutzzauns wird auf die nachstehenden Ausführungen in Ziffer 3.4.2 dieses Beschlusses verwiesen.

6. Hinweise zur Baudurchführung

Den vom Bayerischen Bauernverband vorgetragene Forderungen wird durch die Auflagen in Teil A, Abschnitt III, Ziffer 4 dieses Beschlusses im Wesentlichen bereits Rechnung getragen. Insbesondere wurde dem Vorhabenträger auch die Beachtung der einschlägigen Richtlinien und Normen zur Auflage gemacht (vgl. Teil A, Abschnitt III, Ziffern 4.4 und 4.5), so dass bau- und betriebsbedingte Auswirkungen auf den Boden minimiert beziehungsweise vermieden werden können.

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 3.2.4.4 dieses Beschlusses ist im Ergebnis davon auszugehen, dass die mit der verfahrensgegenständlichen Straßenbaumaßnahme notwendigerweise verbundenen Einwirkungen auf den Boden nicht als schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG anzusehen sind und auch nicht zu solchen führen.

Bezüglich der angeregten Hinzuziehung eines Bodenschutzsachverständigen ist festzustellen, dass die Baustelle im Wesentlichen über die bestehende Bundesstraße 299 abgewickelt werden kann. Eine Auflage, die den Vorhabenträger zur Etablierung einer qualifizierten unabhängigen bodenkundlichen Baubegleitung verpflichtet ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

Haftungs- und Gewährleistungsaufgaben wegen Schäden, die nachweislich auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind (hierzu zählen auch bisher vorhandene und nach Abschluss der Baumaßnahme nicht mehr vorhandene Grenzsteine), mussten dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden, da in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und solche

Auflagen unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich sind.

Die Ausführungen zu den sehr flachgründigen Böden im Bereich Pfaffenhof bis Königswiese beziehen sich auf eine andere Ausbaumaßnahme. Weitergehende Ausführungen erübrigen sich daher.

7. Beweissicherung

Um etwaige Entschädigungsansprüche im Nachhinein klären zu können fordert der Bayerische Bauernverband vor Beginn der Bauarbeiten die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens.

Ein Rechtsanspruch auf die vom Bayerischen Bauernverband geforderten Beweissicherungsmaßnahmen im Vorfeld eines Straßenbauvorhabens besteht nicht.

8. Beeinträchtigung von Forstflächen

Zur Pflege der waldbestandenen Dämme des Ludwig-Donau-Main-Kanals ist der Bau eines Weges östlich der Bundesstraße 299 erforderlich. Damit verbunden ist die Überbauung von rund 600 m² Nadelholzforst. Negative Auswirkungen auf angrenzende Nachbarbestände (Sturmschäden, Borkenkäfer, Bodenverdichtung) sind auszuschließen.

Fazit:

Die Forderungen des Bayerischen Bauernverbandes werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. März 2018 wird verwiesen.

3.4 Private Belange und Würdigung der Einwendungen beziehungsweise Forderungen Privater

Nach einer Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 24. Juli 1990 (Az. 1 BvR 1244/87) würde die Angabe der Namen der Einwendungsführer sowie deren Eigentumsverhältnisse im Planfeststellungsbeschluss deren grundrechtlich gewährleitetes Recht auf informationelle Selbstbestimmung nach Art. 2 Abs. 1 i. V. m. Art. 1 Abs. 1 GG verletzen. Eine davon abweichende Praxis ist vom Landesbeauftragten für Datenschutz gemäß Art. 31 Abs. 1 BayDSchG a.F. beanstandet worden.

Die Planfeststellungsbehörde sieht sich deshalb veranlasst, die personenbezogenen Daten in diesem Beschluss dahingehend zu pseudonymisieren, dass jedem Einwendungsführer eine Betriebsnummer zugeteilt wird. Die Zuordnung der individuellen Einwendungen zum jeweiligen Einwendungsführer ist damit bestimmbar und gewährleistet. Die Bezeichnung „Einwendungsführer“ wird – unabhängig vom Geschlecht

des Einwendungsführers und unabhängig davon, ob es sich um eine Personenmehrheit (wie beispielsweise Eheleute oder Familien) handelt – stets in der männlichen Form (Singular) verwendet.

Verbände und Leitungsträger die keine Stellungnahmen abgegeben haben oder hinsichtlich deren Einwendungen in Anhörungsverfahren oder in sonstiger Weise eine Einigung erzielt werden konnte:

- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Stadtwerke Neumarkt i.d.OPf.
- Main-Donau-Netzgesellschaft
- Landesbund für Vogelschutz

Von den genannten Verbänden und Leitungsträgern wurden keine Einwendungen erhoben oder es konnte im Anhörungsverfahren durch Zusagen des Straßenbaulastträgers eine Einigung erzielt werden. Auf die Niederschrift zum Erörterungstermin am 6. März 2018, auf die Roteintragungen und die Auflagen im vorliegenden Beschluss (Teil A, Abschnitt III und IV) wird verwiesen.

3.4.1 Einwendungsführer GE_010

Entsprechend der ursprünglich ausgelegten Planunterlagen vom 16. Oktober 2018 war der Einwendungsführer 010 unmittelbar durch Grundabtretung vom Vorhaben betroffen. Zu den Planunterlagen vom 16. Oktober 2017 hat der Einwendungsführer mit Schreiben vom 18. Dezember 2018 Einwendungen erhoben. Von Seiten des Einwendungsführers besteht keine Grundabgabebereitschaft, da ein weiterer Eingriff in die Natur und ein zunehmender Flächenfraß verhindert werden soll.

Hierzu ist folgendes festzustellen:

Hinsichtlich des angeführten Eingriffs in Natur und Landschaft wird auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 19.1.1, Kapitel 2, 3 und 6 sowie Unterlage 19.1.2) sowie die Ausführungen in diesem Beschluss (Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.3.2 und 3.2.5) verwiesen.

Die Ermittlung des Kompensationsbedarfs wurde anhand der Bayerischen Kompensationsverordnung vom 7. August 2013, unter Beachtung der hierzu ergangenen Vollzugshinweise für den staatlichen Straßenbau durchgeführt. Die Ermittlung der Wertpunkte erfolgte anhand der Biotopwertliste zur Bayerischen Kompensationsverordnung. Von Seiten der am Verfahren beteiligten Naturschutzbehörden wurden hinsichtlich der durchgeführten Ermittlung und Bewertung der baubedingten Eingriffe in die Natur keine Einwendungen erhoben. Für die Planfeststellungsbehörde sind daher keine Anhaltspunkte für eine fehlerhafte Ermittlung und Bewertung der Eingriffe in die Natur erkennbar.

Aufgrund der vorgebrachten Einwendungen hat der Vorhabenträger seine Planungen überprüft und Planänderungen vorgenommen. So ist nunmehr durch Ersatz einer im Bereich des Einwendergrundstücks vorhandenen Mulde durch eine Verrohrung auf kurzer Länge und Geländeangleichung eine Inanspruchnahme seines Grundstücks nicht mehr erforderlich. Auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 10.1, Blatt Nr. 2 und Unterlage 10.2) wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen.

3.4.2 Einwendungsführer GE100.

Der Einwendungsführer GE 100 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Die mit Schreiben vom 11. Dezember 2017 vorgebrachten Einwendungen bezogen sich im Wesentlichen auf die Wiederherstellung des bisher bereits vorhandenen Wildschutzzauns.

Hierzu ist unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 11, Regelungsverzeichnis: lfd. Nrn. 204 und 205) festzustellen, dass die im Bestand bereits vorhandenen Wildschutzzäune an die neuen Verhältnisse angepasst und in Lage und Länge grundsätzlich bestehen bleiben. Ergänzend wird auf die Ausführungen zu den Einwendungen des Einwendungsführers GE 101 verwiesen.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. März 2018 wird verwiesen.

3.4.3 Einwendungsführer GE_101

Der Einwendungsführer GE 101 ist nicht durch Grundabtretung unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Zu der mit Schreiben vom 27. Dezember 2017 im Wesentlichen

vorgebrachten Forderung, die im Bereich der vorhandenen Wildschutzzäune bisher vorhandene Lücke zu schließen und den Wildschutzzaun bis zur Staatsstraße 2238 in Richtung Neumarkt i.d.OPf. zu verlängern, ist folgendes festzustellen.

Vorliegend gelten für die Bundesstraße 299 die Richtlinien für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen (Wildschutzzaun-Richtlinien - WSchuZR). In der Regel kommt die Errichtung von Wildschutzzäunen nur an Straßen mit Richtungsfahrbahnen und dazwischen liegenden Mittelstreifen als freiwilliger Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Frage. Wildschutzzäune an anderen Straßen kommen daher nur in Sonderfällen (wie bei besonderer Gefährdung und bei Unfallhäufungen) oder aus naturschutzfachlichen Gründen (zum Beispiel als Minimierungsmaßnahme in FFH-Gebieten) in Betracht. Im verfahrensgegenständlichen Abschnitt ist zwar entsprechend den von der Zentralstelle für Verkehrssicherheit im Straßenbau auf Basis der Unfalldaten aus den Jahren 2012 bis 2016 erstellten Unterlagen keine direkte Gefahrenstrecke ausgewiesen, es kommt aber immer wieder zu Wildunfällen. Das Staatliche Bauamt Regensburg hat daher in seiner dem Einwendungsführer vorliegenden Beantwortung der vorgebrachten Einwendungen eine Verlängerung des Wildschutzzauns unter Berücksichtigung der vorstehend angeführten Wildschutzzaun-Richtlinie in Aussicht gestellt. In diesem Zusammenhang wird auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. März 2018 verwiesen.

Die bisher bereits vorhandenen Wildschutzzäune werden unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 11, Regelungsverzeichnis: lfd. Nrn. 204 und 205) an die neuen Verhältnisse angepasst und bleiben in Lage und Länge grundsätzlich bestehen.

In der Erörterungsverhandlung hat der Einwendungsführer außerdem eine Jagdwertminderung geltend gemacht, da sich durch den dreistreifigen Ausbau und den erforderlichen Wildschutzzaun die Jagdfläche verringert.

Dem Grunde nach besteht ein Anspruch auf Ausgleich für Vermögensnachteile die entstehen, wenn das Jagdgebiet verkleinert beziehungsweise die Jagdausübung wesentlich erschwert wird. Beeinträchtigungen in der Jagdausübung sind dagegen hinzunehmen und müssen gegenüber dem öffentlichen Interesse am Bau des plangegegenständlichen Vorhabens zurücktreten. Ob eine entschädigungspflichtige Wertminderung vorliegt, ist jedoch nach herrschender Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes nicht im Planfeststellungsverfahren sondern im nachfolgenden entschädigungsrechtlichen Verfahren zu entscheiden (BGH, Urteil vom 15. Februar 1996, Az.: III ZR 143/94, DÖV 1996, S. 702). Für die Betroffenen entstehen dadurch keine Nachteile, denn auch im Entschädigungsverfahren bestehen Rechtsschutzmöglichkeiten.

Für die Planfeststellung ist wichtig, ob die negativen Auswirkungen auf das Jagdausübungsrecht beispielsweise durch eine andere Trassierung oder Gestaltung mit verhältnismäßigem Aufwand vermieden oder vermindert werden könnten. Insoweit ist insbesondere unter Berücksichtigung des bestandsorientierten Ausbaus der Bundesstraße 299 festzuhalten, dass wegen der hier zu erwartenden Auswirkungen auf das Jagdausübungsrecht nicht auf die Ausführung der Vorhaben verzichtet werden muss und eine schonendere Trassierung oder Gestaltung des Vorhabens nicht vertretbar erscheint.

Fazit:

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange überwiegen die Betroffenheit des Einwendungsführers. Planungsalternativen, die den damit verbundenen Eingriff vermindern würden, stehen gegenläufige öffentliche und private Belange entgegen, die das Interesse des Einwendungsführers überwiegen.

Die Einwendungen werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. März 2018 wird verwiesen.

3.4.4 Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V., im weiteren Verlauf mit Bund Naturschutz bezeichnet, hat mit Schreiben vom 3. Januar 2018 zum geplanten Straßenbauvorhaben Stellung genommen.

Zu den Einwendungen des Bund Naturschutz in Bayern e.V. (stichpunktartig):

- 1.) Die vorliegende Planung wird als Folgewirkung der seit Jahren kritisierten allgemeinen Bevorzugung des Individualverkehrs, also einer grundsätzlichen und extrem einseitig auf den Kfz-Verkehr ausgerichteten Verkehrspolitik, angesehen. Die Planung ist daher Ausdruck einer Verkehrsstrategie, die nicht in der Lage ist, den drohenden Verkehrsinfarkt auf der Straße und die damit verbundenen Umweltschäden abzuwenden,
- 2.) die Planung stellt eine Paradebeispiel für die Doppelzüngigkeit staatlichen Handelns beim Klima- und Naturschutz dar,
- 3.) die Notwendigkeit des Ausbaus wird mit der Verhinderung von Pulkbildungen und fehlenden Überholmöglichkeiten begründet. Aufgrund der kurzen Strecke werden die Autofahrer dazu verführt mit überhöhten Geschwindigkeiten zu überholen, was zu Lasten der Verkehrssicherheit geht. Im Bereich einer großen Baufirma in Sengenthal könnte in Stoßzeiten durch Einführung von Betriebsbussen der Individualverkehr erheblich verringert werden,

- 4.) insbesondere die Eingriffe in nach § 30 BNatSchG geschützte Biotop mit gefährdeten Pflanzenarten hält der Bund Naturschutz für nicht gerechtfertigt,
- 5.) die vorgeschlagenen „Ausgleichsmaßnahmen“ liegen im Gemeindebereich Deining, so dass damit die in der betroffenen Region entstehenden Verluste nicht ausgeglichen werden können,
- 6.) aufgrund der derzeitigen Erfahrungen beim Bau der Ortsumgehung von Mühlhausen wird die Wirksamkeit der enthaltenen Vermeidungsmaßnahmen bezweifelt,

ist Folgendes festzustellen:

- zu 1.) Die Frage, welche Maßnahmen (wie beispielsweise alternative Verkehrskonzepte, Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, verstärkter Ausbau des Schienennetzes, Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, Schaffung von Umsteigeparkplätzen oder Förderung des Radverkehrs) zur Vermeidung beziehungsweise Reduzierung von Umweltbelastungen führen können sind vorrangig eine Frage der Verkehrspolitik und damit nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Der Charakter des Planfeststellungsverfahrens ist als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (vorliegend der dreistreifige Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen den Anschlussstellen Neumarkt i.d.OPf./Süd und Sengenthal/Nord) ausgestaltet. Die Zulassungsentscheidung hat sich den gesetzlichen Vorgaben auszurichten, die keinen Raum für eine Grundsatzdiskussion über die gegenwärtige oder künftige Verkehrspolitik im Planfeststellungsverfahren vorsehen. Es sind die Gesetzesbindung der Verwaltung und das Prinzip der Gewaltenteilung (Art. 20 Abs. 2 und 3 GG) zu beachten.
- zu 2.) Der Klimaschutz stellt einen wichtigen, die Umwelt insgesamt betreffenden öffentlichen Belang dar. Dieser kann aber unter anderem im Hinblick auf die insoweit relevanten Immissionsbeiträge aus ganz verschiedenen Quellen nicht im Rahmen eines Einzelvorhabens bewältigt werden. Die Umsetzung klimapolitischer Erwägungen ist auch nicht Gegenstand des Prüf- und Abwägungsprogramms in einem, wie dem vorliegenden, vorhabenbezogenen Zulassungsverfahren (vgl. VGH München, Urteil vom 19. Februar 2014, Az. 8 A 11.40040 u. a., BayVBl. 2016, S. 155). Mangels hinreichender technischer und wissenschaftlicher Erkenntnisse über die diesbezüglichen Wirkungszusammenhänge kann eine nachteilige Veränderung des globalen Klimas auch nicht dem Immissionsbeitrag einer einzelnen Anlage zugerechnet werden (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 20. Juli 2011, Az. 10 S 2102/09, DÖV 2012, S. 38). Soweit auf das „Kyoto-Protokoll“ (Zusatzprotokoll zur Klimarahmen-

konvention der Vereinten Nationen vom 11. Dezember 1997) verwiesen wird, ist zudem festzustellen, dass dieses völkerrechtliche Abkommen zwar erstmals verbindliche Zielwerte für den Ausstoß von Treibhausgasen in den Industrieländern festlegt, es allerdings weitgehend den ratifizierenden Staaten überlässt, wie sie dieses Ziele konkret erreichen. Eine Unzulässigkeit eines einzelnen Vorhabens lässt sich hieraus jedenfalls nicht ableiten. Wegen des dargestellten rechtlichen Rahmens verfängt auch die Argumentation des Bund Naturschutz, durch den Ausbau der Bundesstraße 299 würde der Kfz-Verkehr begünstigt und damit weiterer Verkehr induziert und durch die Induktion zusätzlichen Verkehrs würden auch zusätzliche Mengen klimarelevanter Gase emittiert, nicht. Eine nähere Untersuchung der bestehenden CO₂-Emissionssituation sowie eine Prognose der zusätzlichen CO₂-Emissionen ist deshalb im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens nicht geboten.

- zu 3.) Die bestehende Bundesstraße 299 zeichnet sich durch ein erhöhtes Unfallrisiko ausgelöst durch den vorhandenen Überholdruck aus. Dieser Überholdruck resultiert aus der großen Verkehrsbelastung mit hohem Schwerverkehrsanteil und nur wenigen sicheren Überholmöglichkeiten. Aufgrund der derzeit noch vorhandenen Einmündungen öffentlicher Feld- und Waldwege ergeben sich gefährliche Konfliktsituationen mit ein- und abbiegenden Fahrzeugen zu und von den land- beziehungsweise forstwirtschaftlich genutzten Flächen zu beiden Seiten der Bundesstraße 299.

Mit dem dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 wird in Fahrtrichtung Süden eine sichere Möglichkeit geschaffen den langsameren Schwerverkehr gefahrlos und leichter zu überholen und größere Pulkbildungen zu vermeiden. Mit Schaffung der sicheren Überholmöglichkeit wird die Herstellung einer funktionsgerechten und angepassten Leistungsfähigkeit der Bundesstraße 299 gefördert und eine Entflechtung des schnellen und langsamen Verkehrs ermöglicht, ohne den Gegenfahrstreifen in Anspruch zu nehmen. Des Weiteren ist eine flüssigere Verkehrsabwicklung zu erwarten.

Einem verkehrswidrigem Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist im Übrigen mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken und Aufgabe der Polizei.

- zu 4.) Hinsichtlich des angeführten Eingriffs in nach § 30 BNatSchG geschützte Flächen wird auf die festgestellten Planunterlagen (Planordner: Unterlage 19.1.1, Kapitel 2, 3 und 6 sowie Unterlage 19.1.2) sowie die Ausführungen in diesem Beschluss (Teil B, Abschnitt II, Ziffern 2.3.2 und 3.2.5) verwiesen. Demnach ist bezüglich des Schutzgutes Tiere und Pflanzen kein dauerhafter Eingriff in

nach § 30 BNatSchG geschützte Biotopflächen in Form von Großröhrichten und Sandmagerrasen mit gefährdeten Pflanzenarten der Roten Liste Bayern erforderlich.

Das vom Bund Naturschutz angesprochene Großröhricht befindet sich nördlich des westlichen Brückenwiderlagers über den Ludwig-Donau-Main-Kanal. In diesem Bereich finden keine Baumaßnahmen statt. Es kommt zu keiner Überbauung, Versiegelung oder temporären Inanspruchnahme sowie im Vergleich zum Istzustand zusätzlichen Beeinträchtigung dieser Fläche.

Die angesprochene Sandmagerrasenfläche liegt westlich der Bundesstraße 299 zwischen Bau-km 1+100 und 1+200. Die Fläche wird durch die Planung ebenfalls nicht überschüttet, versiegelt oder temporär in Anspruch genommen. Die Verbreiterung der Fahrbahn nach Westen führt lediglich zu einer geringfügigen Zunahme des straßennah (Abstand kleiner 50 Meter) und damit in der Beeinträchtigungszone liegenden Anteils der Sandmagerrasenfläche um 107 m². Zwischen der Straße und dem Sandmagerrasen befindet sich zudem noch eine Hecke. Es kommt also nur zu einer sehr geringfügigen Beeinträchtigung des geschützten Biotopes. Unter Hinweis auf die festgestellten Planunterlagen wurde diese Beeinträchtigung bei der Ermittlung des Kompensationsbedarfs in Wertpunkten berücksichtigt und hierfür 556 Wertpunkte ermittelt (Planordner: Unterlage 9.4, Tabelle Teil 2, 1 Kompensationsbedarf).

Die Ermittlung des Kompensationsbedarfs wurde anhand der Bayerischen Kompensationsverordnung vom 7. August 2013, unter Beachtung der hierzu ergangenen Vollzugshinweise für den staatlichen Straßenbau durchgeführt. Die Ermittlung der Wertpunkte erfolgte anhand der Biotopwertliste zur Bayerischen Kompensationsverordnung. Von Seiten der am Verfahren beteiligten Naturschutzbehörden wurden hinsichtlich der durchgeführten Ermittlung und Bewertung der baubedingten Eingriffe in die Natur keine Einwendungen erhoben. Für die Planfeststellungsbehörde sind daher keine Anhaltspunkte für eine fehlerhafte Ermittlung und Bewertung der Eingriffe in die Natur erkennbar.

- zu 5.) Wie in Teil B, Abschnitt II, Ziffer 2.2.2.4 ausgeführt stehen geeignete Flächen für einen Ausgleich in unmittelbarer Nähe des Eingriffs nicht zur Verfügung. Die Maßnahmen, die den Kompensationsbedarf nach der Bayerischen Kompensationsverordnung erfüllen, liegen nördlich von Weidenwang (Maßnahme 1 A_{CEF}) und südlich von Deining in der Gemarkung Mittersthal (Maßnahmekomplex 1 E). Der Maßnahmekomplex 1 E liegt dabei innerhalb des FFH-Gebietes 6935-371.02 „Weiße, Wissinger, Breitenbrunner Laaber und Kreuz-

berg bei Dietfurt“. Südlich angrenzend liegt das Naturschutzgebiet 00193.01 „Weiße Laaber bei Waltersberg“.

Die Flächen südlich von Deining liegen zwar nicht im selben Naturraum wie der Eingriff, liegen aber nur 8 Kilometer entfernt und somit immer noch in räumlicher Nähe zum Eingriff. Es bietet sich hier die Möglichkeit, durch eine Ersatzmaßnahme das Tal der Weißen Laaber als einen Lebensraum mit natürlicher Biotopstruktur weiterzuentwickeln. Besonders die im Naturschutzgebiet gelegenen Flächen weisen bereits einen hohen Wert als Feuchtlebensraumkomplex auf. Nördlich an das Schutzgebiet schließt eine Gruppe aus drei ehemaligen Fischteichen an, die mittlerweile abgefischt wurden. Es sind dort entsprechende Pflegemaßnahmen zur weiteren naturschutzfachlichen Aufwertung der Gewässer vorgesehen, die nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind. Nördlich dieser Weiher schließen die für dieses Projekt vorgesehen Ersatzmaßnahmenflächen an. Es handelt sich hierbei um Forstflächen mit unterschiedlicher Ausprägung, die durch Sicherung beziehungsweise Umwandlung in Laubwälder feuchter Standorte umgewandelt werden sollen (vgl. Planordner: Unterlage 9.4). Ziel ist die Vergrößerung des innerhalb der Grenzen des Naturschutzgebietes bestehenden Feuchtlebensraumkomplexes.

Dies entspricht dem Erhaltungsziel 15 des FFH-Gebietes 6935-371.02 (Stand: 19. Februar 2016):

„Erhalt gegebenenfalls Wiederherstellung der Auenwälder mit standortheimischer Baumartenzusammensetzung sowie naturnaher Bestands- und Altersstruktur. Erhalt typischer Elemente der Alters- und Zerfallsphase, insbesondere von ausreichend Biotop- und Totholzbäumen. Erhalt eines naturnahen Gewässerregimes. Erhalt von Sandanlandungen, Kalktuffbildungen und Verlichtungen.“

Mit den planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen kann im Hinblick auf die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt entsprechend den Vorgaben der Bayerischen Kompensationsverordnung letztlich eine volle funktionelle Kompensation erreicht und die Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände vermieden werden. Die Eingriffe sind zu einem relativ großen Teil ausgleichbar; soweit sie nicht ausgleichbar sind, sind sie zumindest ersetzbar. Mit den geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden sie gleichartig beziehungsweise gleichwertig funktionell kompensiert (vgl. Teil B, Abschnitt III, Ziffer 3.2.5.3.4 dieses Beschlusses).

Das Kompensationskonzept wurde von der Höheren Naturschutzbehörde geprüft und als im Grundsatz angemessen, sinnvoll und sachgerecht beurteilt.

zu 6.) Bezüglich der Eingriffe in Natur- und Landschaft ist der dreistreifige Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen den Anschlussstellen Neumarkt i.d.OPf./Süd und Sengenthal/Nord nicht mit dem Neubau der Ortsumgebung von Mühlhausen vergleichbar. So können bereits durch den vorliegenden bestandsorientierten Ausbau der Bundesstraße 299, wobei weder bezüglich der Lage noch der Höhe des Streckenverlaufs Änderungen vorgesehen sind, die Eingriffe in Natur und Landschaft reduziert werden.

Dennoch stellt das gegenständliche Straßenbauvorhaben einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinn des § 14 BNatSchG dar, wobei festzuhalten bleibt, dass der Eingriff in einem bereits durch die bestehende Bundesstraße 299 vorbelasteten Bereich stattfindet. Die Eingriffe werden dabei durch die in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen (Planordner: Unterlage 19.1.1, Kapitel 3; Unterlage 19.1.3, Kapitel 3.1) soweit wie möglich reduziert. Auf die Ausführungen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.2.5.1.2.4 und 3.2.5.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Von Seiten der am Verfahren beteiligten Naturschutzbehörden wurden hinsichtlich der Wirksamkeit der geplanten Vermeidungsmaßnahmen keine Einwendungen erhoben. Für die Planfeststellungsbehörde sind daher keine Anhaltspunkte für eine fehlende Wirksamkeit der geplanten Vermeidungsmaßnahmen ersichtlich.

Fazit:

Die Forderungen des Bund Naturschutz in Bayern e.V. werden, soweit sie sich nicht durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, durch Planänderungen oder Auflagen in diesem Beschluss erledigt haben, insgesamt zurückgewiesen. Auf die Niederschrift zur Erörterungsverhandlung am 6. März 2018 wird verwiesen.

4. Zusammenfassende Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange (Gesamtergebnis)

Für die Baumaßnahme wird privates Eigentum in Anspruch genommen. Die betroffenen Grundstücke und der Umfang der daraus benötigten Flächen sind dem Grunderwerbsplan und dem Grunderwerbsverzeichnis (Planordner: Unterlage 10.1, Blatt Nrn. 1 bis 4 sowie Unterlage 10.2) zu entnehmen.

Bei den für das Straßenbauvorhaben benötigten Grundstücken handelt es sich zum Teil um land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen.

Die durch das Bauvorhaben entstehenden Auswirkungen auf das Grundeigentum zählen in hervorragender Weise zu den abwägungserheblichen Belangen und wurden insbesondere bei der Frage, ob die Maßnahme erforderlich ist und wie sie gebaut und ausgestattet wird, berücksichtigt (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. Januar 1981, Az. 4 C 4/78, BayVBl. 1981, S. 309).

Um das Planungsziel zu erreichen, ist der straßenbaubedingte Eingriff in das Grundeigentum unvermeidbar. Eine andere Lösung, die, um das Planungsziel in gleicher Weise zu erreichen, in geringerem Ausmaß in Rechte Dritter eingreift, steht nicht zur Verfügung.

Die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum werden im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Über die Inbesitznahme, die Abtretung und die Höhe der Entschädigung wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren, das nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend regelt, entschieden, vielmehr bleiben diese Fragen einem gesonderten Verfahren vorbehalten.

Fragen der Entschädigung brauchen grundsätzlich nicht in der Planfeststellung erörtert und beschieden werden. Art. 40 BayStrWG weist sie vielmehr dem nachfolgenden Enteignungsverfahren zu (BVerwG, Urteil vom 28. Januar 1999, Az. 4 A 18.98, UPR 1999, S. 268). Dies entspricht der ständigen höchstrichterlichen Rechtsprechung (VGH München, Urteil vom 10. November 1998, Az. 8 A 9640115).

Die planungserheblichen öffentlichen und privaten Belange wurden im Übrigen in Teil B, Abschnitt II, Ziffern 3.2 bis 3.4 in die Abwägung eingestellt.

Demnach ist die Maßnahme objektiv erforderlich. Sie dient der Allgemeinheit und berücksichtigt die gesetzlichen Vorgaben und Planungsleitsätze. Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Rechte Dritter sind gerechtfertigt. Die mit dem dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen den Anschlussstellen Neumarkt i.d.OPf./Süd und Sengenthal/Nord, Bauabschnitt 1 angestrebte Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Verkehrsqualität und der Vermeidung von Kolonnenverkehr und Pulkbildungen kann mit Verwirklichung der Maßnahme erreicht werden.

Durch Planänderungen im Planfeststellungsverfahren konnten Forderungen von Betroffenen erfüllt werden. Das Verfahren ergab, dass die vorgesehene Lösung den straßenbaulichen Zielen unter Berücksichtigung der anderen Belange im notwendigen und möglichen Umfang am ehesten gerecht wird und weitergehende Änderungen aus verkehrlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Gründen nicht vertretbar sind.

Im Verfahren wurden auch die Einflüsse auf die Umwelt ermittelt und in die Abwägung eingestellt. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass die Planung auch unter diesen Gesichtspunkten Bestand hat.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das geplante Vorhaben bei Abwägung sämtlicher Belange am besten die mit der Planung verfolgten Ziele erreicht und die zweckmäßigste Lösung darstellt.

5. Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Einziehung, Umstufung und die Widmung folgen aus § 2 FStrG beziehungsweise Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht unerhebliche Verlegungen vorliegen.

6. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und 2 Abs. 1 KG. Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 S. 1 Nr. 1 KG befreit.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage erhoben werden bei dem

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in 80539 München,
Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München
Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München

schriftlich oder elektronisch nach Maßgabe der Internetpräsenz der Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmenden Bedingungen.

Der Kläger muss sich durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO).

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Ist der Kläger eine Person oder eine Vereinigung im Sinne des § 4 Abs. 3 S. 1 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes, hat er innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind durch das Gericht nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt.

Der angefochtene Bescheid soll (in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung) beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen bei schriftlicher Einreichung Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung

- Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen! Nähere Informationen zur elektronischen Einlegung von Rechtsbehelfen entnehmen Sie bitte der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de).
- Kraft Bundesrechts wird in Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten infolge der Klageerhebung eine Verfahrensgebühr fällig.

Hinweis zur Auslegung

Der Planfeststellungsbeschluss ist dem Träger des Vorhabens, denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist und den Vereinigungen über deren Stellungnahmen entschieden worden ist, zuzustellen (Art. 74 Abs. 4 S. 1 BayVwVfG).

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den in Abschnitt II des Beschlusstextes genannten Planunterlagen bei

der Stadt Neumarkt i.d.OPf.
Rathausplatz 1
92318 Neumarkt i.d.OPf.

der Stadt Berching
Pettenkoferplatz 12
92334 Berching


der Gemeinde Deining
Schloßstraße 6
92364 Deining

der Verwaltungsgemeinschaft Neumarkt i.d.OPf.
– Gemeinde Sengenthal –
Bahnhofstraße 12
92318 Neumarkt i.d.OPf.

während der Dienststunden zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht. Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext spätestens ab dem Beginn der Auslegung auf der Homepage der Regierung der Oberpfalz unter www.regierung.oberpfalz.bayern.de abgerufen werden. Maßgeblich sind jedoch die zur Einsicht ausgelegten Unterlagen.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber den übrigen Betroffenen als zugestellt (Art. 74 Abs. 4 S. 3 BayVwVfG).

Regensburg, 9. Oktober 2018

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Bäuml
Oberregierungsrat